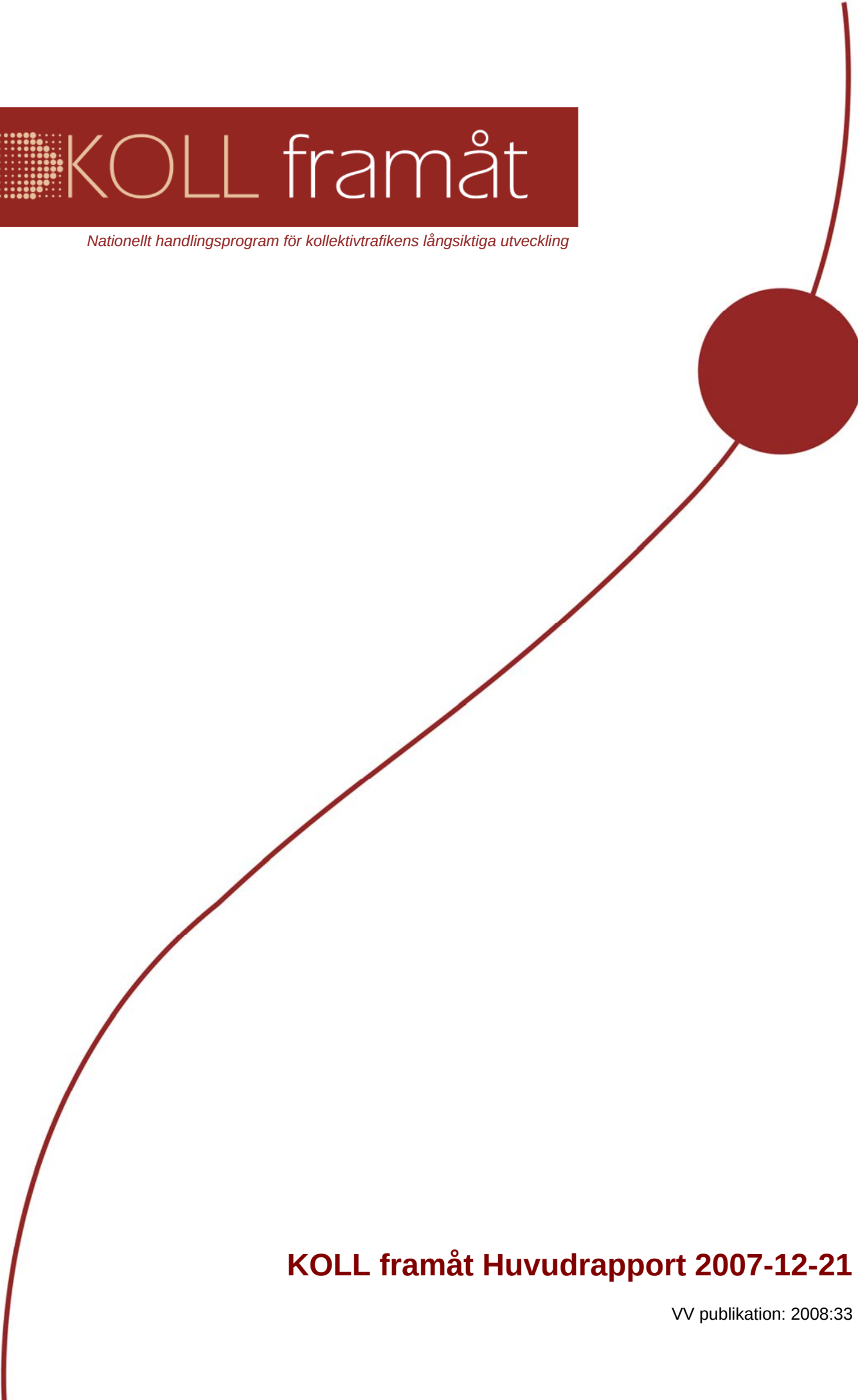


KOLL framåt

Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling

KOLL framåt Huvudrapport 2007-12-21

VV publikation: 2008:33

Innehåll

KOLL framåt – en kraftfull ökning av andelen kollektivtrafik	4
Läsanvisning	6
Sammanfattning	7
Inledning	12
Här står vi idag	13
Det här är vår gemensamma vision	25
Det här är våra gemensamma värderingar	29
Det här är vår gemensamma affärsidé.....	31
Det här är våra gemensamma mål.....	33
Det här gör vi för att nå målen	37
Goda exempel	55
Forskning, utveckling och demonstration	61
Så här genomför och följer vi upp handlingsprogrammet.....	65
Bilagor och underlagsrapporter	67
Deltagare i KOLL framåt.....	68

KOLL framåt – en kraftfull ökning av andelen kollektivtrafik

Problemen i dagens kollektivtrafik är kända. Det behövs inte fler stora utredningar – nu är det **HANDLING** som krävs.

Branschen är villig att med kraft arbeta för att följande vision ska förverkligas:

Många fler människor ska uppleva att kollektivtrafiken skapar värde genom att den:

- underlättar det dagliga livet
- ökar tillgängligheten till utbildning och arbetsmarknad
- bidrar till en bättre miljö.

När vi tillsammans arbetar för att utveckla kollektivtrafiken tar vi avstamp i vår gemensamma värdegrund.

Vår gemensamma värdegrund bygger på att alla aktörer i branschen drivs av att skapa värde för dem vi är till för, resenärerna, och att vara med och bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Det innebär att vi:

- är lyhörda för resenärernas varierande och föränderliga behov
- har tillit till och förtroende för varandras vilja och förmåga att bidra till samverkande helhetslösningar
- är öppna för nya idéer som bidrar till värdeskapande och hållbarhet.

Vi är överens om det övergripande målet:

En kraftfull ökning av marknadsandelen för kollektivtrafik.

Vi är också överens om att tillsammans genomföra följande åtgärder för att målet uppfylls:

1. Utveckla branschen mot en servicekultur och en ökad kundorientering – från produktionstänk till servicetänk.
2. Organisera vidareutbildning inom branschen som stöd för utvecklingen mot en servicekultur.
3. Synliggöra resenärens behov av helhetslösningar och utgå från de värden som är viktiga för resenären.
4. Utveckla och tydliggöra rollfördelningen mellan aktörerna så att de vilar på en gemensam vision och värdegrund samt har gemensamma mål.
5. Utveckla samarbetet genom att skapa effektiva partnerskap och allianser.
6. Ta till vara gränsöverskridande effektiviseringsmöjligheter för att öka utbudet och kvaliteten.
7. Skapa utrymme för ett antal försök (demonstrationsprojekt) där en utvecklad marknadsorienterad kollektivtrafik kan visas upp.
8. Utveckla samhällsplaneringen och samhällsbyggandet så att de främjar ett effektivt och hållbart resande.

För att vi ska lyckas måste staten skapa nödvändiga förutsättningar för branschen genom att ta sitt ansvar för:

- att den övergripande infrastrukturen är av god kvalitet och har tillräcklig kapacitet
- att förändra lagstiftningen för att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken
- det nationella perspektivet och ett sammanhållet system.

Sveriges Kommuner och Landsting	Resenärsforum	Svenska Taxiförbundet
Svenska Lokaltrafikföreningen	Tågoperatörerna	Samtrafiken i Sverige AB
Svenska Bussbranschens Riksförbund	Jernhusen AB	Rikstrafiken
Glebygdsverket	Boverket	
Banverket	Vägverket	

Läsanvisning

Rapporteringen av regeringsuppdraget KOLL framåt – Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling består av denna huvudrapport. Som underlag för huvudrapporten har ett antal underlagsrapporter tagits fram av sektorns aktörer i bred samverkan.

Huvudrapporten är förankrad i Vägledningsgruppen, som lett arbetet med handlingsprogrammet. Gruppen syfte förklaras i avsnittet Inledning. För innehållet i underlagsrapporterna svarar respektive arbetsgrupp. Arbetsgruppernas förslag ska ses som underlag för arbetet med att konkretisera och genomföra handlingsprogrammet. Detta arbete startar 2008.

Handlingsprogrammet är i första hand inriktat på insatserna på linjebunden lokal, regional och interregional kollektivtrafik på väg och järnväg. Där så är relevant behandlas även andra trafikslag.

Koppling till andra trafikslag, sjö- och luftfart, har framförallt skett inom de prioriterade områdena information, biljetter och bokning, attraktiva bytespunkter och åtgärder för funktionshindrade.

Under arbetets gång har det blivit större fokusering på lokal och regional trafik beroende på den problembild som vuxit fram. Därmed har tyngdpunkten hamnat på upphandlad kollektivtrafik. Vi bedömer också att det är där den stora potentialen finns för en ökning av marknadsandelen. Men även inom interregional trafik finns potential för ett ökat kollektivresande, inte minst för fritidsresor.

Definitioner

Kollektivtrafik är i förväg organiserade och regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler.¹

I detta arbete definierar vi kollektivtrafikbranschen som alla aktörer som genomför eller skapar förutsättningar för kollektivtrafik, till exempel trafikhuvudmän, operatörer, taxi, fordonstillverkare, branschorganisationer, resenärsorganisationer, kommuner, landsting och regioner samt statliga verk.

¹ Källa: SIKA



Sammanfattning

Sammanfattning

Handlingsprogrammet beskriver nuläge, problem, möjligheter, vision, gemensamma värderingar och mål samt redovisar de åtgärdsområden som krävs för att nå målen och hur ett fortsatt samarbete kan säkerställas.

Från nuläge till mål

KOLL framåt har genomfört ett omfattande arbete och en bred dialogprocess. Under den har det tydligt framgått att kollektivtrafikens svaga och starka sidor är väl kända. Det finns en bred samsyn och en påtaglig otålighet – ”Det behövs inte fler utredningar – nu är det handling som krävs”. Därmed finns en stor potential att utveckla trafiken.

Kollektivtrafikens utveckling är avgörande för fortsatt tillväxt och ökad sysselsättning på ett långsiktigt hållbart sätt. Ur ett resenärsperspektiv är kollektivtrafiken i dag inte tillräckligt attraktiv och funktionell.

Kvinnors restidsbudget är mer begränsad än männens, det vill säga den tid de kan disponera för att resa. Däremot är inte sträckan i sig något hinder. Det innebär att snabb kollektivtrafik som kan konkurrera med privatbilen utgör ett viktigt medel för att kvinnor och män ska få en mer jämställd tillgänglighet till arbetsmarknaden.

Utredningen pekar på två systemfel som måste åtgärdas:

- Resenärsperspektivet är för svagt – sektorns produktionstänkande måste ändras till servicetänkande.
- Effektiviteten är otillräcklig från ett helhetsperspektiv.

Servicetänkandet innebär att kollektivtrafiken ses som ett värdeskapande system som genererar såväl samhällsnytta och effektivitet som kundnytta. I produktionstänkandet står dessa faktorer ofta i konflikt med varandra. Branschens möjligheter till förändring förutsätter att det sker förändringar i roller och ansvar.

Förändringsmöjligheterna sammanfattas i en vision:

Många fler människor ska uppleva att kollektivtrafiken skapar värde genom att den:

- underlättar det dagliga livet
- ökar tillgängligheten till utbildning och arbetsmarknad
- bidrar till en bättre miljö.

För att säkerställa att kollektivtrafiken utvecklas mot visionen ska vi tillsammans:

- utveckla kollektivtrafikens tjänster utifrån resenärernas behov, så att resenärerna blir fler och nöjdare
- utveckla samhällsbyggandet så att det underlättar ett effektivt och hållbart resande.

Det samlande och övergripande målet för kollektivtrafiken har formulerats:

”En kraftfull ökning av marknadsandelen för kollektivtrafik”.

Åtgärder

Problemanalysen har lett till följande konkreta åtgärdsförslag inom nio utpekade åtgärdsområden. Förslagen har skiftande konkretionsnivå och tidsperspektiv, och många kommer att ligga till grund för fortsatt utvecklingsarbete. De viktigaste åtgärderna är följande:

Roller, ansvar och avtal

Resenären bryr sig inte om vems fel det är när något inte fungerar – han eller hon vill bara få tjänsten utförd. Otydlig rollfördelning skapar kortslutningar, otydlig ledning och minskat engagemang.

Framgångsfaktorer inom detta område är att:

- ta till vara varje aktörs drivkraft för att arbeta mot gemensamma mål
- utveckla rollfördelningen mellan aktörerna
- få till stånd en kulturförändring hos trafikhuvudmän, operatörer och kommuner, landsting och regioner
- utnyttja marknadsföringens potential till att öka andelen kollektivtrafikresenärer
- motverka underskottsfinansieringens negativa effekter
- ta till vara effektiviseringsmöjligheterna för att öka utbudet
- utveckla kommunernas, landstingens och regionerna ägarstyrning av trafikhuvudmännen.

Ett antal åtgärder föreslås med anledning av detta. Sammanfattningsvis ska de leda till att den som möter kunden, det vill säga resenären, också ska ha en affärsmässig anledning att möta hennes behov.

Kulturförändring med affärsmässighet och kundfokus

Om produktionskulturen ska kunna ersättas av en mer affärsmässig servicekultur måste branschens kunskap om marknaden öka. Utifrån en analys av synen på kunden, värdet för kunden, hur man utvecklar ekonomin m.m. i de bägge kulturerna föreslås tre huvudåtgärder:

- Skapa värdeskapande hållbar kollektivtrafik genom helhetslösningar och gemensamma värderingar.
- Starta en lärprocess för att utveckla denna värdeskapande hållbara kollektivtrafik.
- Ta fram nya nyckeltal som är kund- och hållbarhetsrelaterade.

Beskattning och regelverk

I dag är bilen normen för beskattning och planering av resor och transporter. En förändring av regelverket till att bli mer färdmedelsneutralt ger bättre möjligheter för kollektivtrafiken att öka sin marknadsandel. Av åtgärdsförslagen prioriteras följande:

- Förmånsbeskattning: Gör kollektivtrafikkort till skattefri förmån.
- Reseavdrag: Ändra till ett avståndsbaserat system oberoende av det valda färdmedlet.
- Resepolicy: Kräv tydligare resepolicy hos statliga organisationer och kommuner.

Infrastruktur

Infrastrukturen ger i stor utsträckning de fysiska förutsättningarna för kollektivtrafiken. Men den omfattar även tjänster som ledsagning och informationssystem. KOLL framåt har gjort flera inspel till regeringen i dessa frågor. Transportsektorns förväntade satsning på utvecklad kollektivtrafik ska leda till ökad marknadsandel för kollektivtrafiken. För att det målet ska uppnås krävs insatser från staten för såväl omfattande åtgärder inom drift och underhåll, kapacitetshöjningar, samfinansiering av bytespunkter och informationssystem som åtgärder för att göra kollektivtrafiken tillgänglig för funktionshindrade. Satsningar i storstäderna är av avgörande betydelse.

Specifik satsning i medelstora och stora städer

Det krävs också en attitydförändring i samhället i stort om marknadsandelen för kollektivtrafik ska öka kraftigt. Attityderna måste ändras till att man ser kollektivtrafiken som det transportmedel som utgör "grundbulten" i ett långsiktigt hållbart samhällsbyggande där kollektivtrafik och bebyggelsestruktur samverkar. Det krävs också omfattande satsningar på de ställen där man kan få störst effekt, det vill säga i medelstora och stora städer och i regionala pendlingsstråk med mycket trafik.

En omfattande satsning innebär samtidigt en risktagning. Staten bör därför avsätta medel som stöd till en satsning på demonstrationsprojekt i medelstora och stora städer för de kommuner och regioner som vill uppnå målen genom att tillämpa all den kunskap och erfarenhet som finns i full skala. Ansvariga för infrastruktur, kollektivtrafik och kundinriktning måste samverka och genomföra åtgärder med en gemensam målbild som grund. Samtliga inblandade parter bör ingå ett samverkansavtal. Även näringslivet bör kunna ingå som part. Med målbilden som ledstjärna ska alla parter förbinda sig att arbeta med de tre delar som vi anser är avgörande för framgång: infrastruktur, trafik samt kundinriktning och kommunikation.

Samordnad infrastruktur-, trafik- och bebyggelseplanering

Kollektivtrafiksystemen och bebyggelsestrukturen regionalt och lokalt behöver utvecklas i intim samverkan. Om detta inte sker kommer inte heller det hållbara transportsystemet att kunna förverkligas. Det krävs förstärkt regional planering, medveten kommunal planering och skarpare allianser mellan lokala, regionala och nationella aktörer. Dessutom måste finansieringsfrågorna lösas och lagstiftning och planeringspraxis förändras. Statens medverkan måste vara långsiktig, pålitlig och förutsägbar. Kollektivtrafikförsörjning bör vara norm för tillkommande bebyggelse. Förenkla lagstiftningen så att det inte behövs parallella processer för att fatta beslut.

Pendling över länsgränserna

Arbetsmarknaderna växer och följer inte de administrativa gränserna. Detta får inte hindra eller komplicera en hållbar pendling. En kartläggning och analys av pendlingsströmmarna bör genomföras. Allianser bör bildas för planeringen inom de naturliga pendlingsregionerna. Prissättningsfrågor måste lösas och gemensamma begrepp utvecklas.

Kollektivtrafik på landsbygd

Samhällets resurser för kollektivtrafik är splittrade, vilket är tydligast i landsbygds-
trafik. Med samordnade lösningar skulle dagens resurser räcka till betydligt mer.
Ansvaret är dock reglerat genom flera olika lagar och regler som begränsar handlings-
utrymmet. Bland åtgärderna föreslås en huvudstrategi med effektiva stomlinjer och
yttäckande anslutningstrafik. Den nuvarande lagen om kollektivtrafik bör ändras så
den omfattar alla samhällsfinansierade resor.

Funktionell kvalitet och störningshantering

Trots omfattande möjligheter till information och störningsinformation uppfattar
resenärerna att planering och bokning är besvärlig och att information är svår att finna
och ojämn (låg) i kvaliteten. Kvaliteten kan säkerställas genom förbättrad samverkan
mellan alla berörda.

Bland åtgärderna föreslås:

- Förståelse för kundernas situation och behov ska vara styrande för arbetssättet.
- Samverkan ska förbättras för att säkerställa kvaliteten och få god
störningshantering.
- Insatser ska göras för att komma till rätta med kapacitetsbrister, bland annat i
information och fordon.

Fordon

Önskemålet om billigare och effektivare fordon och upphandlingar kan uppfyllas med
ökad standardisering och samordning.

- För spårfordon måste godkännande för trafik kunna gälla oberoende av operatör.
- Befintliga verkstäder måste göras tillgängliga för alla.
- Upphandlingar måste planeras på längre sikt för att möjliggöra längre tid för
beställningar.
- Avtalsstarter bör spridas ut och tiden mellan avtal och trafikstart förlängas.
- Långtgående gemensam standard för fordon bör eftersträvas.

Fortsatt arbete

Kollektivtrafiksektorn går nu vidare med åtgärder som krävs för att nå målen i denna
plan. Förutom detta krävs en tydlig rollfördelning, där regering och riksdag har ansvar
för att skapa förutsättningar genom lagstiftning och tillräckliga anslag.

Det finns många goda exempel på såväl kundtänkande (bland annat Luleå) som
regional utveckling (bland annat Skåne) inom kollektivtrafiken. Helhetsgrepp på
regional samverkan för att lyfta kollektivtrafiken till helt nya höjder finns i K2020-
projektet i Göteborgsområdet. Ett annat exempel är SJ:s differentierade prissystem
som har lett till kraftiga resandeökningar. Goda exempel bör i större utsträckning
kunna spridas till andra delar av landet.

Alla parter har visat vilja till fortsatt samverkan. En sammanhållande part bör utses för
det fortsatta arbetet. Regeringen bör ta ställning till hur den ser på det fortsatta arbetet.

Inledning

Uppdraget

Vägverket och Banverket har fått i uppdrag av regeringen att ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Det ska ske i samverkan med berörda myndigheter och aktörer. Programmet ska föreslå tillräckliga åtgärder för att kollektivtrafikens andel av transporterna ska öka. Utformningen ska utgå från två perspektiv, dels resenärsperspektivet, dels perspektivet regional utveckling med inriktning på tillväxt.

Arbetsätt

Arbetet har präglats av en öppen dialog med branschens aktörer. Till projektet har knutits en Vägledningsgrupp. I gruppen ingår representanter från branschorganisationer, Resenärsforum, regioner, Kommunikationsexperternas förening och statliga verk. Gruppen har haft som syfte att ha inflytande och skapa delaktighet i arbetet samt skapa förutsättningar för ett starkt och väl förankrat handlingsprogram. Arbetet med att identifiera de viktigaste åtgärdsområdena och föreslå konkreta åtgärder har huvudsakligen genomförts i olika arbetsgrupper med representanter från forskarvärlden, trafikhuvudmän, trafikoperatörer, fordonstillverkare, branschorganisationer, Sveriges kommuner och landsting, kommuner, statliga verk med flera. En tidig aktivitet för att skapa dialog var den seminarieserie som genomfördes under våren 2007 på sex orter runt om i landet. Syftet var att samla aktörerna kring en gemensam plattform för utveckling av kollektivtrafiken men också att skapa ett lokalt och regionalt engagemang för uppdraget. Över 800 personer deltog i seminarieserien.

Programmets struktur

Detta handlingsprogram innehåller en nulägesbeskrivning samt förslag till gemensam vision, gemensamma värderingar, gemensam affärsidé och övergripande mål när det gäller kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Därefter beskrivs de åtgärder som behöver göras för att uppnå målen samt hur vi ska fördela ansvar och säkerställa ett konstruktivt samarbete.

Visionen, värdegrunden och de föreslagna målområdena är formulerade på en övergripande nivå. I det fortsatta arbetet ska mått och målnivåer definieras för de olika målen. De ska ange en tydlig inriktning för vad vi vill uppnå, samtidigt som de inte ska vara allt för detaljerade och därmed hämma utvecklingskraften och kreativiteten på nästa nivå. Målen är tänkta att **inspirera och vara vägledande för samtliga aktörer inom kollektivtrafiken**. I nästa steg gäller det alltså för varje aktör att bryta ned de övergripande målen så att de blir relevanta för respektive aktör. Kollektivtrafiken som helhet kan då utvecklas i riktning mot de övergripande målen och den gemensamma visionen.

Handlingsprogrammet följer nedanstående strukturerade modell:

- Här står vi i dag.
- Det här är vår gemensamma vision.
- Det här är våra gemensamma värderingar.
- Det här är vår gemensamma affärsidé.
- Det här är våra gemensamma mål.
- Det här gör vi för att nå målen.
- Så här genomför och följer vi upp handlingsprogrammet.



Här står vi idag

Här står vi i dag

För att ta fram ett nationellt handlingsprogram för framtidens kollektivtrafik är det viktigt att ha en gemensam syn på nuläget. Var står vi i dag? Vilka är kollektivtrafikens svaga och starka sidor? Vilka hot och möjligheter i vår omvärld är viktiga att ta hänsyn till när det gäller kollektivtrafikens utveckling framåt? KOLL framåt har kartlagt nuläget genom ett omfattande arbete med omfattande dialoger. Genom arbetet har det tydligt framgått att kollektivtrafikens svaga och starka sidor är väl kända och att det finns en bred samsyn kring dessa i hela branschen.

Kollektivtrafikens marknadsutveckling

Under 1950-talet stod kollektivtrafiken för ca hälften av alla resor, men sedan början av 1970-talet har marknadsandelen legat kring 20 procent med smärre variationer.² De större städerna har marknadsandelar på upp till 50 procent, medan landsbygd och mindre tätorter har mindre än 10 procent.

QuickTime och en
TIFF (okomprimerat)-dekomprimerare
krävs för att kunna se bilden.

Källa: Kollektivtrafikens marknadsutveckling – tendenser och samband. Bearbetning av SLTF-statistiken, Rapport 2006-09-27

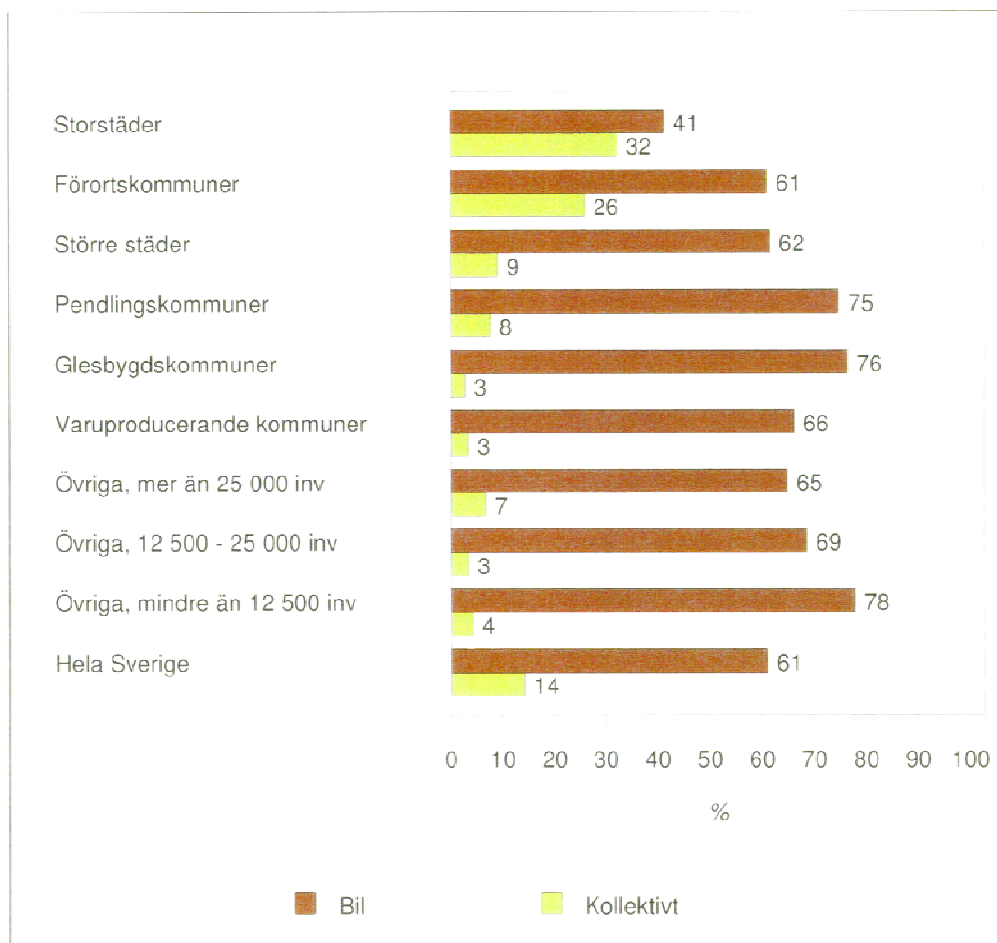
RES 2005–2006: Den nationella resvaneundersökningen

Följande avsnitt är hämtade direkt från ”RES 2005–2006: Den nationella resvaneundersökningen”.

”Användning av bil respektive kollektiva färdmedel vid arbetsresor skilde sig kraftigt åt mellan olika regioner. Att åka kollektivt till arbetet var ungefär tio gånger så vanligt i storstäder som i glesbygden. I glesbygden är man i hög grad hänvisad till att ta sig till arbetet med bil och bilanvändning vid arbetsresor var nästan dubbelt så vanlig i glesbygden jämfört med i storstäder.”

² Kollektivtrafikens marknadsutveckling – tendenser och samband. Bearbetning av SLTF-statistiken, Rapport 2006-09-27

Figur 6.5: Andel (%) av arbetsresorna som sker med bil respektive kollektiva färdmedel efter boenderegion (SKL-indelning).



Källa: RES 2005–2006 Den nationella resvaneundersökningen

”Bilresandets förhållande till kollektivresandet varierade kraftigt mellan länen. I Värmland reste man i genomsnitt ungefär 13 gånger längre med bil än med kollektiva färdmedel. I Stockholms län var bilresandet endast 2,4 gånger längre än kollektivresandet. Befolkningen totalt reste 4 gånger så långt med bil som med kollektiva färdmedel.”

Genusperspektiv på kollektivtrafiken

Det finns i dag en viss uppdelning mellan mäns och kvinnors resande, där kvinnor i större utsträckning nyttjar kollektiva transportmedel. En grundpelare för stärkt regional utveckling och ett mer jämställt samt klimatsmart transportsystem är ett effektivt kollektivtrafiksystem.

Männen gör fler resor per person och dag än vad kvinnor gör. Skillnaden är större mätt i reslängd än i restid. Männen reser i snitt 66 minuter per dag och tillryggalägger en sträcka på 50 kilometer, medan kvinnor reser 58 minuter och 36 kilometer per dag. Männens längre sträcka är möjlig genom valet av färdmedel. Männen använder sig mer av privatbil medan kvinnorna nyttjar kollektivtrafik och förflyttar sig till fots i större omfattning. Kvinnor reser också mer oregelbundet och gör fler uppehåll på resorna för att uträtta ärenden. Det beror på att kvinnor arbetar deltid i större

omfattning och att de tar större ansvar för hem och familj och gör fler service- och inköpsresor än männen³.

Det är således kvinnors restidsbudget som är mer begränsad än männens, inte sträckan i sig. Det innebär att snabb kollektivtrafik, som kan konkurrera med privatbilen, utgör ett viktigt medel för att kvinnor och män ska få en mer jämställd tillgänglighet till arbetsmarknaden. Det handlar därför om att satsa på snabba regionala tågförbindelser, separata kollektivtrafikfält samt motorvägshållplatser. Uppsnabbning av kollektivtrafiken bör i första hand ske inom den restidströskel som kvinnor har. Denna är föränderlig över tiden och beroende av arbetsmarknadens utbud och attraktivitet.

Det finns också risk för att utvecklingen av större regioner kan leda till ökad segregation på arbetsmarknaden mellan kvinnor och män. Kvinnorna arbetar mestadels deltid och tar ett större ansvar för barnen, vilket gör att de vill bo rimligt nära arbetsplatsen. De har också större krav på flexibilitet i sitt resande. Det gör att kvinnor upplever långa pendlingsavstånd i stora arbetsmarknadsregioner som stressande.⁴

Trygghet handlar om hela resan – i fordon, vid bytespunkter och på väg till och från fordon. Goda möjligheter till parkering är därför viktiga. Det gäller både privatbilar, cyklar, mopeder och motorcyklar. Trygghet i resor blev en synlig och tydlig fråga i slutet av 1990-talet. Flera projekt, utredningar och politiska nationella beslut fastslog att trygghet är en viktig fråga för att människor ska resa kollektivt. Kvinnor talade oftare om trygghet, den psykiska upplevelsen och att inte ha kontroll. Utredningarna visade att kvinnor valde bort kollektivtrafik, önskade sig privatbil eller valde att gå på trafikerade leder hellre än att använda trafiksäkra undergångar och cykelvägar. Bristen på trygghet påverkar tillgängligheten för flera grupper genom att möjligheterna att förflytta sig minskar för den som inte vågar resa kollektivt. Trygghet blev därför ett etappmål i nationella planer, och samtidigt beslutades det sjätte delmålet – ett jämställt transportsystem.⁵

Den kollektivtrafik som underlättar oregelbundna arbetstider och uppehåll på resan, har hög turtäthet stor del av dygnet och bra information. Stomlinjer är exempel på sådan trafik. När trafiken är gles och oregelbunden eller tillförlitligheten är dålig innebär det extra stora svårigheter för kvinnor som grupp.

Prissystemen som finns gynnar mest de som reser många resor under en viss period. Om man arbetar oregelbundet är det ofta fördelaktigt med någon variant av biljett med rabatt på ett visst antal resor. Dessa biljetter ger emellertid inte samma möjligheter till uppehåll utan begränsas av bytesregler. De vanligaste biljettsystemen kan därför sägas missgynna resemönstret för kvinnor som grupp.

Trafikhuvudmän och entreprenörer i kollektivtrafikbranschen domineras av män och styrs av män. Maktstrukturen i branschen försvårar kvinnors karriärmöjligheter. Eftersom kvinnor är mindre representerade i ledningen för kollektivtrafikföretag minskar även deras möjligheter att påverka trafikutbudet.

³ Män och kvinnor i trafiken. En litteraturstudie. VTI rapport 522: 2005

⁴ Friberg, Tora. Persontrafikens ”vita fläckar”. Om arbetspendling med kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv. Linköpings universitet: Centrum för kommunstrategiska studier. 2004

⁵ Lisa Warsén, MINSANN AB

Aktörer i kollektivtrafiken

Det finns många aktörer som på ett eller annat sätt påverkar förutsättningarna för kollektivtrafiken och kvaliteten i de tjänster som kollektivtrafiken erbjuder. Här finns både organisationer och individer. Alla är viktiga för att det i slutändan ska bli en kollektivtrafik som skapar värde för samhället och individen. Det är också viktigt att samspelet mellan aktörerna fungerar så att det bidrar till att skapa dessa värden. Det kan räcka med att någon av dessa aktörer inte är införstådd med sin roll och inte arbetar i riktning mot det gemensamma målet för att kollektivtrafiken ska tappa väsentligt i värde.

Riksdag och regering skapar genom lagar och regler de grundläggande förutsättningarna för kollektivtrafikens villkor. Hit hör inte bara den lagstiftning som riktar sig direkt mot kollektivtrafiken. Många skatte- och finanspolitiska beslut med andra syften påverkar också kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot andra färdmedel. Staten har även ett ansvar för att det finns ett nationellt perspektiv i trafikpolitiken så att transportsystemet hålls ihop och blir till en helhet.

Det är också viktigt att staten tar ansvar för sådana frågor som är av väsentlig betydelse för landets utveckling och trafikförsörjning. Det kan vara att säkerställa att det finns en infrastruktur av god kvalitet och med tillräcklig kapacitet eller att säkerställa att det finns tillgång till kunnig och serviceinriktad personal i tillräcklig omfattning genom kvalificerad yrkesutbildning. Som väg- och banhållare har staten ansvar för att kollektivtrafikens behov tillgodoses på ett tillfredsställande sätt. Staten avgör också i hög grad förutsättningarna för den kommersiellt bedrivna kollektivtrafiken.

Kommunernas och landstingens ansvar för kollektivtrafiken anges i lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik. Dessa uppgifter ska enligt lagen handhas av en särskild trafikhuvudman. Vad kommunernas och landstingets ansvar innebär framgår inte av lagen, annat än att de gemensamt är ansvariga. Det är därför viktigt att kommunerna och landstingen själva lägger fast målen för kollektivtrafiken och avsätter de resurser som krävs för att nå målen. Här kan det naturligtvis se olika ut i olika delar av landet. Det är också viktigt att kommunerna och landstingen skapar så bra förutsättningar som möjligt för kollektivtrafiken genom sina olika roller. Det är i de olika delarna av planprocessen, alltifrån den översiktliga planeringen till detaljplaneringen, som de grundläggande förutsättningarna för kollektivtrafiken ges. Kollektivtrafiken måste därför komma in tidigt i planeringsprocessen. Alla de verksamheter som kommuner och landsting bedriver genererar också mycket trafik genom anställda och besökare.

Trafikhuvudmannens ansvar och uppgifter bestäms av de länstrafikansvariga. För att trafikhuvudmännen ska kunna fullgöra sitt uppdrag och nå de mål som har satts upp för kollektivtrafiken krävs att de har ett tydligt uppdrag och att de ges rätt förutsättningar att fullgöra uppdraget. Det är också viktigt att de länstrafikansvariga följer upp trafikhuvudmännens verksamhet mot de mål som har satts upp och det uppdrag de har fått. I de flesta län har man valt att driva trafikhuvudmannens verksamhet i aktiebolagsform. Ägarstyrningen och styrelsens roll är då av central betydelse för hur uppdraget ska genomföras.

Merparten av transporterna utförs av entreprenörer. Det ligger på deras ansvar att utföra transporterna på det sätt som har lagts fast i avtalen mellan trafikhuvudmännen och entreprenörerna. Avtalens utformning är av stor betydelse för hur transporterna kommer att utföras och vilket ansvar transportörerna ges. Förutom den upphandlade trafiken bedrivs även en omfattande kommersiell buss- och tågtrafik i form av expressbusstrafik och SJ:s tågtrafik.

Taxi är en viktig del av kollektivtrafiken. Taxiföretagens roll inom kollektivtrafikområdet är att bedriva trafik som en komplettering till eller som en del i den ordinarie kollektivtrafiken.

Internationell utblick

Under de senaste 10–15 åren har Europeiska unionen, EU, arbetat med lagstiftningen inom både järnvägssektorn och övriga trafikslag. Inom järnvägssektorn har syftet har dels varit att undanröja den egenreglering (företagsintern och nationell) som tidigare dominerat järnvägssektorn, dels att skapa en öppen marknad för järnvägstransporter. Lagstiftningsarbetet har hitintills skett i de tre så kallade järnvägspaketen. Bland annat är godstrafiken avreglerad sedan 2007. Nyligen har EU beslutat att internationell persontrafik på järnväg inklusive cabotage ska vara avreglerad år 2010. (Cabotage innebär att utföra persontransporter inom annat land.) Vår bedömning är att det framförallt är relationen Danmark-Sverige som kan komma att beröras av avregleringen av internationell passagerartrafik.

EU har också beslutat om regler för passagerarrättigheter. Dessa införs stegvis, tills vidare med undantag för regional trafik och lokal- och pendlartrafik. Inom KOLL framåts arbete påverkar dessa regler framförallt områdena åtgärder för funktionshinder samt attraktiva stationer (kapitlet Infrastruktur).

EU har nyligen börjat intressera sig för stadstrafik, trots att den inte är gränsöverskridande. Inom detta område finns det begränsade möjligheter att införa gemensam lagstiftning. Därför är Kommissionens arbete här inriktat på kunskaps- och erfarenhetsutbyte. En ny så kallad grönbok om stadstransporter har arbetats fram inom EU och är på samråd fram till mars 2008. Grönboken kommer att utgöra grunden för en policy om stadstransporter och det fortsatta arbetet bör därför följas att berörda svenska intressenter.

Kollektivtrafikens problembild

Kollektivtrafikens problembild innehåller många olika delar. Vi kan konstatera att bland annat ett flertal utredningar har föreslagit åtgärder för att öka marknadsandelen för kollektivtrafiken, senast Kollektivtrafikkommittén 2003. Många angelägna åtgärder är kända sedan tidigare. Trots detta har förhållandevis lite hänt. Goda exempel finns dock, men de sprids inte till hela branschen. Problemen skiljer sig också mellan kommersiell och upphandlad trafik.

Storstadsregionerna brottas med stora problem vad gäller tillförlitligheten hos kollektivtrafiken. Andra problem som lyfts fram är föraryrkets bristande status, svag lönsamhet hos trafikoperatörerna, bristande framkomlighet, dålig samordning av resevillkor, pris- och biljettsystem och information och brister i resenärsinflytande. Bristande samordning mellan markanvändnings-, trafik- och kollektivtrafikplanering har i många fall inneburit att möjligheterna till effektiv kollektivtrafikförsörjning har minskat.

Sett ur perspektivet "en värdekedja som bygger på resenären i fokus" är dagens kollektivtrafik ofullständig och alltför produktions- och kostnadsorienterad. Här behövs en förskjutning mot service- och intäktsorientering. Kundens behov måste synliggöras och arbetet måste utgå från de värden som är viktiga för kunden. De viktigaste aspekterna är restid, turtäthet, pålitlighet, enkelhet, lyhördhet, information, perspektivet "hela resan" och trygghet.

Till exempel leder otydliga roller och ansvar till både brister för resenärerna och brister i effektivitet när det gäller hela resan. Det finns uppenbara brister i affärsmässigheten och det saknas incitament för att få fler och nöjdare resenärer. Strävan efter att passa alla gör att man tappar perspektivet ”hela resan för kunden”, samtidigt som den ekonomiska effektiviteten hämmas. Resenärernas behov av helhetslösningar tillgodoses dåligt när det gäller infrastruktur, fordon, prissystem, information och knutpunkter. Effektiviteten brister på grund av att den övriga samhälls- och bebyggelseplaneringen inte är tillräckligt samordnad med trafikplaneringen.

Större delen av den lokala och regionala kollektivtrafiken i Sverige utgörs av upphandlad trafik. Detta innebär en komplicerad kedja från länstrafikansvarig till kollektivtrafikresenär. Den gemensamma affären förutsätter ett väl fungerande samspel från ägaren via upphandlande trafikhuvudman och operatör till resenär. Två styrningsformer förekommer i kedjan: trafikhuvudmannen styrs genom direktiv av ägaren och operatören styrs genom kontrakt som tecknas med trafikhuvudmannen. Utmaningen inom kollektivtrafiken är att samordna och tydliggöra styrningsformerna så att de vilar på gemensamma värderingar och har gemensamma mål. Ett väl fungerande samspel krävs, från ägaren via upphandlande trafikhuvudman och operatör till resenärerna.

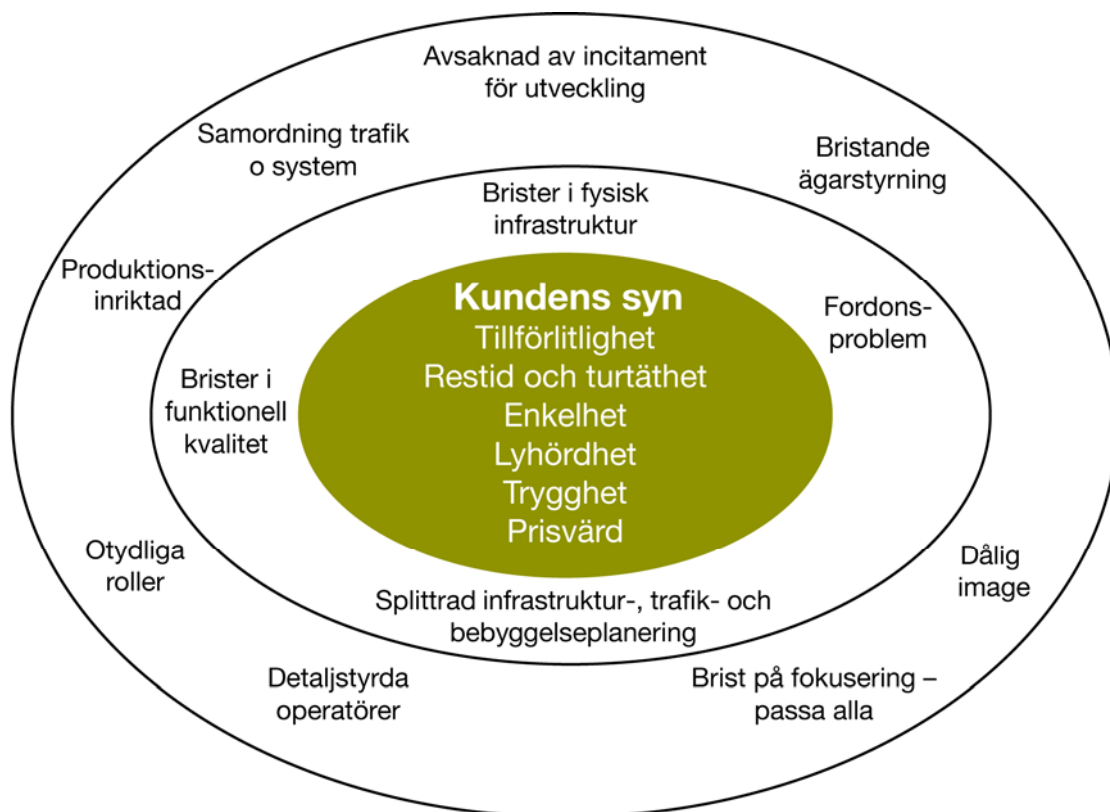
Resenärsforum ser en stor brist i att utbudet av kollektivtrafik är så enhetligt. Det innebär att det är i stort sett omöjligt för resenärerna att göra individuella val utifrån sina egna behov och önskemål. En förklaring till detta anser man vara den lösning som ligger i att priserna är desamma för alla resenärer.

Operatörerna tvingas på grund av sina avtal med trafikhuvudmännen att inrikta sig främst på att producera trafik till lägsta möjliga kostnad. Det är en av de främsta orsakerna till att resenärerna långtifrån alltid sätts i centrum, eftersom det i den vanligaste formen av avtal i dag, varianter av bruttoavtal, finns för svag eller ingen koppling alls mellan företagets framgång i att locka till sig resenärer och ersättningen till företagen. En annan möjlig förklaring är att kundbegreppet inom kollektivtrafiken är något motstridigt och rörigt, och en tredje att den som möter kunden (resenären) vanligen inte har ansvar för kundrelationen.

Resenärerna betraktar sig själva helt naturligt som kunder till den personal man möter i kollektivtrafiken, som vanligen är anställd av operatören, buss-, taxi- och tåg-företagen. Personalen agerar dock inte sällan som om deras kunder snarare är trafik-huvudmännen än resenärerna. Utifrån ett affärsmässigt perspektiv är detta helt naturligt, eftersom trafikutövarna i de flesta fall inte tjänar på att få fler resenärer men är beroende av ersättningen från trafikhuvudmännen. Trafikhuvudmännen betraktar för sin del resenärerna som sina kunder och bussföretagen som säljare och utförare. Bilden kompliceras ytterligare något av att trafikhuvudmännens ägare i vissa sammanhang betraktar sig som kunder, och i någon mening också är det, eftersom de beställer trafik av trafikhuvudmännen. Konsekvensen av detta är att resenärens synpunkter inte alltid når den som planerar trafiken.

Förhållandet mellan kommersiell och upphandlad trafik är inte heller oproblematiskt. Olika former av reglering finns för kollektivtrafik på väg och järnväg. Dagens förhållanden ger inte en väl avvägd konkurrens och samverkan mellan kommersiell och upphandlad kollektivtrafik.

Vi har valt att åskådliggöra kollektivtrafikens problembild med nedanstående figur. I centrum finns resenärernas viktigaste behov. I ovalen närmast resenären finns brister i förutsättningarna för trafiken både vad gäller infrastruktur, fordon samt planeringsprocessen. I den yttersta ovalen beskrivs brister i strukturen och "den gemensamma affären".



Utifrån denna beskrivning kan vi konstatera att kollektivtrafikens huvudproblem är att:

- Kollektivtrafiken är inte tillräckligt attraktiv och funktionell.
- Det finns brister i tillförlitlighet, restid och turtäthet, enkelhet, lyhördhet och trygghet.

Vi kan också konstatera att det i grunden finns **två** systemfel som kan sammanfattas i följande brister:

1. Perspektivet "hela resan för resenären" saknas

Dagens kollektivtrafik är ofullständig sett ur perspektivet "en värdekedja som bygger på att resenären är i fokus" och allt för produktionsinriktad. Här behövs en förskjutning mot serviceorientering.

2. Effektiviteten är otillräcklig utifrån ett helhetsperspektiv

Varje aktör effektiviserar utifrån den egna verksamheten och dess förutsättningar. Detta leder i flera avseenden till en suboptimering. Förhållandena i värdekedjan behöver utvecklas till en "gemensam affär", från det politiska systemet via trafikhuvudmannen och trafikoperatören till resenären.

Kollektivtrafikens utveckling förutsätter en helhetssyn men där resenären är i fokus. Genom helhetssyn kan vi också öka den ekonomiska effektiviteten i branschen och därmed frigöra resurser som kan användas till att höja kvaliteten, öka lönsamheten eller öka volymen. Det blir också tydligt hur viktig en gemensam vision och gemensamma mål för kollektivtrafiken är för att förvandla problem till möjligheter.

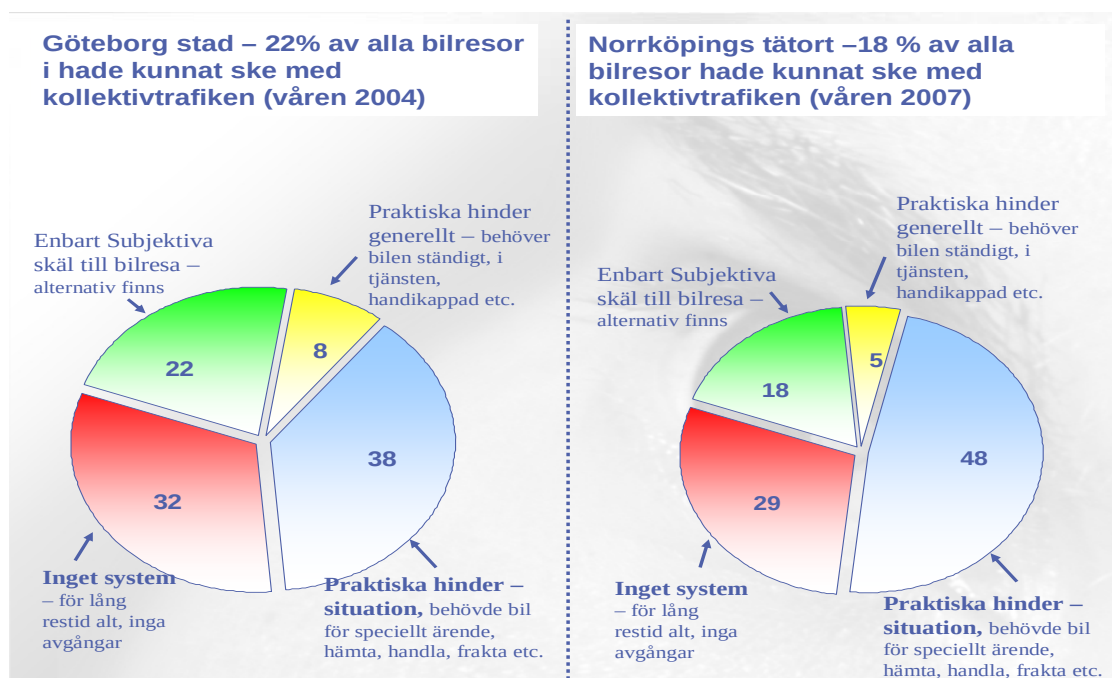
Möjligheter

Det finns en stor potential att utveckla kollektivtrafiken som ett viktigt medel för att skapa hållbar tillväxt; genom att gemensamt se, förmedla och förstärka kollektivtrafikens styrkor.

Följande möjligheter har identifierats:

Kollektivtrafiken är ett konkurrenskraftigt alternativ för många privatbilister. Kollektivtrafiken har goda förutsättningar att utvecklas både i större städer (framför allt i städer med fler än 50 000 invånare) och i stråk mellan städer och för pendling till och från regioncentrum. När man kan integrera cykeln och privatbilen som en del i den kollektiva resan ökar möjligheterna att få snabba, gena och effektiva resor i starka stråk. Detta gynnar både resenären och den som utför och beställer trafiken.

Många undersökningar visar att potentialen är stor för att få en hel del privatbilister att helt eller delvis flytta över sitt resande till kollektivtrafik utan stora åtgärder i systemet, framförallt i städerna och längs större stråk.



Figur Marknadspotential, studier i Göteborg och Norrköping (källa Ipsos/ TEM AB juni 2007)

Figurerna ovan visar potentialen som framkommit i undersökningar som genomförts i Göteborg och Norrköping. Av dessa framgår att ca 20 procent av privatbilisterna har ett konkurrenskraftigt alternativ i form av kollektivtrafik (grön tårtbit).

Utrymmet för att öka resandet under lågtrafiktid under dagen och under helger är stort och kräver inga eller marginella kapacitetsökningar.

Det finns betydande potential i att kunna behålla ungdomarna i kollektivtrafiken efter gymnasie- eller högskoletiden genom ett mer anpassat utbud.

Också inom interregional trafik finns potential för ett ökat kollektivresande, inte minst vid fritidsresor. SJ:s kraftiga resandeökning hänger i hög grad samman med att man lämnade sitt tidigare taxesystem till förmån för ett mer differentierat system liknande flygets. Det finns behov av ett bättre utbud, men främst finns det behov av åtgärder som minskar störningskänsligheten på enkelspårsbanor.

På landsbygden är marknadspotentialen inte så stor och arbetet bör inriktas på ökad effektivitet och ökat utbud genom samverkan mellan aktörer och trafikslag, till exempel samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik inkl skolskjuts.

Positiva effekter för hållbar regional tillväxt

I Sverige kommer ca en tredjedel av koldioxidutsläppen från transporter. Andra sektorer minskar successivt sina klimatpåverkande utsläpp, men utsläppen från persontransporterna fortsätter att öka. Det innebär samtidigt att det finns en stor potential att åstadkomma en förändring som ger effekter på landets totala utsläppsnivåer. Kollektivtrafikens utveckling är avgörande för fortsatt tillväxt och ökad sysselsättning som är förenliga med långsiktig hållbarhet.

Det finns ett starkt samband mellan regionförstoring och möjligheterna att pendla på allt större avstånd inom stora arbetsmarknader. Väl fungerande kollektivtrafik ger möjlighet att välja bostadsort mer fritt i förhållande till platsen där vi arbetar eller studerar. Att sådana förändringar sker just nu visar sig bland annat i att det framför allt är den regionala kollektivtrafiken som ökar, särskilt då regionaltågstrafiken. I många områden i landet har denna fördubblats det senaste årtiondet. I vissa områden ökar den årligen med upp till 15–20 procent. Framförallt uppmärksammas behovet av regional tågtrafik i storstadsregionerna. Men kollektivtrafiken har också stor potential att knyta samman tätorter utanför storstäderna. På så sätt kan de tillsammans fungera som större och mer variationsrika arbetsmarknadsregioner. Regionförstoring som leder till större arbetsmarknader anses av många vara en förutsättning för tillväxt och konkurrenskraft på en globaliserad marknad.

Kvinnor har fortfarande generellt en mer begränsad restidsbudget än män, och de reser samtidigt i högre grad kollektivt. En snabb och konkurrenskraftig kollektivtrafik är därför viktig för att kvinnor och män ska få en mer jämställd nytta av regionförstoringen.

Det finns många goda exempel på såväl kundtänkande (bland annat Luleå) som regional utveckling (bland annat Skåne) inom kollektivtrafiken. Helhetsgrepp på regional samverkan för att lyfta kollektivtrafiken till helt nya höjder finns i K2020-projektet i Göteborgsområdet. Goda exempel bör i större utsträckning kunna spridas till andra delar av landet.

Kollektivtrafikens möjligheter kan därmed sammanfattas på följande sätt:

Vår framtid

– Vi kan minimera vår klimatpåverkan NU!

- Genom att resa mer kollektivt kan vi som enskilda medborgare bidra till att minska trafikens miljöpåverkan och gemensamt se till att vi når klimatmålen.
- Utvecklad kollektivtrafik är en förutsättning för att miljömässigt och resursmässigt klara ekonomisk tillväxt med fortsatt regionförstoring och minskad trängsel i större städer.

Fler jobb

– Ett verktyg för att öka sysselsättningen och få ekonomisk tillväxt

- En effektiv och snabb kollektivtrafik i kraftfulla stråk som ”förkortar” avstånden skapar förutsättningar för förstörade arbetsmarknadsregioner och ökad sysselsättning för många människor.
- En effektiv och snabb kollektivtrafik är också en förutsättning för regional utveckling och stadsutveckling genom minskad trängsel och ökad framkomlighet för näringslivets transporter.

Vår livskvalitet i vardagen

– Att resa med kollektivtrafiken GER MIG TID!

- Restid i kollektivtrafik är användbar tid (jag kan arbeta, läsa etc).
- Restid i kollektivtrafik skapar ett mellanrum i vardagen där jag kan slappna av (jag har inget ansvar och behöver inte tänka på trafiken omkring mig eller på parkering).
- I vissa fall kan kollektivtrafiken dessutom ge mig kortare restider än bilresan (vissa tågförbindelser, snabbuss i egna körfält etc).



Det här är vår gemensamma vision

Det här är vår gemensamma vision

Som en ledstjärna i den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken behövs en gemensam vision. Det måste vara en vision som utgår från resenärernas behov av helhetslösningar och deras upplevelse av kollektivtrafiken. Med resenärerna menar vi alla som reser oavsett färdmedel, det vill säga både dagens kollektivtrafikresenärer och potentiella nya kollektivtrafikresenärer. Det handlar om att tänka utifrån och in, samt att försöka förstå vad det är människor behöver och önskar. Visionen ska vara utformad så att den är lätt att anamma för alla som är involverade i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken. Att dela den gemensamma visionen är en viktig förutsättning för att de olika aktörerna ska dra åt samma håll. Den måste gälla såväl beställare som utförare. Den ska fungera som ett styrverktyg både när det gäller verksamhetens utveckling i vardagen hos de enskilda aktörerna och vid övergripande beslut om till exempel investeringar och skatteregler.

Som ett första led i visionsarbetet fick deltagarna på de regionala seminarierna svara på ett antal frågor om synen på en gemensam vision för sektorn. Resultatet visar både att det finns en acceptans bland deltagarna för en gemensam vision och att deltagarna tycker att det är viktigt med en sådan. Vi ställde också frågor om vilka värden en vision borde förmedla.

Deltagarna menade att en vision i första hand bör sända ut signaler om kollektivtrafikens praktiska funktion – att den underlättar min vardag. Den bör i andra hand förmedla ett ansvarstagande för framtiden – genom att åka kollektivt bidrar jag till att lösa klimatfrågan.

Efter seminarierna har arbetet med att formulera en vision fortsatt med resultatet från seminarierna som en grund och vårt förslag till vision är:

Många fler människor ska uppleva att kollektivtrafiken skapar värde genom att den:

- underlättar det dagliga livet
- ökar tillgängligheten till utbildning och arbetsmarknad
- bidrar till en bättre miljö.

Med **många fler** menar vi att andelen av dagens resenärer och potentiella resenärer som upplever kollektivtrafiken som konkurrenskraftig, attraktiv och funktionell, väsentligt ska öka.

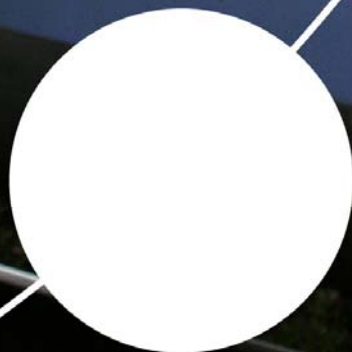
Med **underlättar det dagliga livet** menas att resenärerna ska uppleva att kollektivtrafikresan tillgodoser deras behov när det gäller tillförlitlighet, restid och turtäthet, enkelhet, lyhördhet och trygghet. Det vill säga den ska klara sådant som är viktigt för att få vardagen att fungera smidigt utan störande inslag av onödiga väntetider och förseningar. Resenärerna ska uppleva att kollektivtrafiken är attraktiv, säker och funktionell och utgår från deras behov av helhetslösningar. Olika restyper ska vara samordnade. Resenärerna ska känna trygghet i att hela resan fungerar från start till mål i ett nära samspel mellan trafikslagen – väg, järnväg, sjöfart och flyg – i gränsytan till den privata personbilstrafiken och cykeltrafiken samt i anslutning till bytespunkter.

Med **ökar tillgängligheten till utbildning och arbetsmarknad** menas att en effektiv kollektivtrafik ger möjlighet att välja bostadsort mer fritt i förhållande till arbetsplatsen eller studieorten. Tillgängligheten innebär livskvalitet i form av större valmöjlighet av dels arbete och studieort, dels bostadsort. En kollektivtrafik anpassad till arbetsmarknadernas utveckling leder till regionförstoring som är en avgörande faktor för hållbar regional tillväxt.

Med **bättre miljö** menar vi att ju fler som reser kollektivt, desto mindre blir utsläppen i samhället av miljö- och klimatskadliga ämnen från persontransporterna. Det är viktigt att den enskilde ser sitt eget kollektiva resande som ett personligt bidrag till målet att globalt minska vår klimatpåverkan. Men det innebär också att kollektivtrafikens företrädare ska ta sitt miljöansvar genom att vara en föregångare i fråga om låga utsläppsnivåer och en kretsloppsinriktad helhetssyn.



Det här är våra
gemensamma
värderingar



Det här är våra gemensamma värderingar

För att kunna ta medvetna steg i riktning mot visionen är det nödvändigt att ha en gemensam värdegrund att stå på. Olika värderingar och kulturer är alltid ett hinder mot förändringar och det är svårt att förändra attityder och invanda beteenden. När det gäller att utveckla verksamheten tillsammans med många aktörer tvärs över alla gränser är utmaningen att leva efter en gemensam värdegrund särskilt stor. Det handlar om vilka grundläggande värderingar som är de viktigaste och ska vara styrande för kollektivtrafikens fortsatta utveckling. Ytterst är detta en fråga om hur vi vill arbeta tillsammans, både inom våra egna verksamheter och när vi arbetar tillsammans över gränserna.

Alla aktörer i branschen drivs av att skapa värde för dem vi är till för, resenärerna, och att vara med och bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Det innebär att vi:

- är lyhörda för resenärernas varierande och föränderliga behov
- har tillit till och förtroende för varandras vilja och förmåga att bidra till samverkande
- helhetslösningar
- är öppna inför nya idéer som bidrar till värdeskapande och hållbarhet.

Med **lyhördhet för resenärernas behov** menas att vi vid planeringen av kollektivtrafikens utveckling ska lyssna in och ta hänsyn till resenärernas varierande och föränderliga behov. Varje aktör påverkar olika delar av hela resan – att vara lyhörd för resenärens behov av helhetslösningar innebär att vi ser hela resan när vi genomför åtgärder. Samtidigt är vi lyhörda för resenärernas behov i en vidare bemärkelse. Kollektivtrafiken ger samhällsnytta tillbaka till människor i dag och i framtiden, i form av säkerhet, trygghet, minskad påverkan på vår miljö och så vidare. Detta ingår som en naturlig del i vår fortsatta utveckling av kollektivtrafiken.

Med **tillit till och förtroende för varandras vilja och förmåga** menas att vi litar på att alla gör sitt allra bästa och samverkar för att tillgodose olika resenärgruppers behov av effektiva helhetslösningar.

Med **öppenhet** menas att vi bejakar nyskapande och kreativa lösningar som skapar utvecklingskraft framåt och värde för resenären. Vi sitter inte fast i gamla mönster utan har förmåga att ta till oss nya idéer och själva tänka nytt.



**Det här är vår
gemensamma
affärsidé**

Det här är vår gemensamma affärsidé

Vad ska då vi göra för att säkerställa att kollektivtrafiken utvecklas i riktning mot den gemensamma visionen?

Tillsammans ska vi:

- utveckla kollektivtrafikens tjänster utifrån resenärernas behov, så att resenärerna blir fler och nöjdare
- utveckla samhällsbyggandet så att det underlättar ett effektivt och hållbart resande.

Att utveckla **kollektivtrafikens tjänster** innebär att i nära dialog med resenärerna förbättra utbudet, skapa snabbare förbindelser, utveckla system för information, bokning och biljetthantering, att utveckla attraktiva, tillgängliga och effektiva bytespunkter, samt att göra kollektivtrafiken tillgänglig för funktionshindrade.

Med att utveckla **samhällsbyggandet så att det underlättar ett effektivt och hållbart resande** menas att bygga ut och underhålla trafikens infrastruktur i form av vägar och järnvägar för att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar när det gäller punktlighet, tillförlitlighet, kapacitet, restider och komfort. Det innefattar också att anpassa bebyggelseutvecklingen utifrån medborgarnas behov av hög tillgänglighet till kollektivtrafiken och allas vår vilja att bidra till ett hållbart samhälle.



Det här är våra
gemensamma
mål

Det här är våra gemensamma mål

Vår ambition har varit att skapa övergripande mål som kan kopplas till vår vision. Eftersom förutsättningarna varierar stort i landet anger målen nedan en riktning. Det övergripande målet är att andelen som reser kollektivt ska öka avsevärt och att andelen som reser med privat bil ska minska. Ökningen ska främst ske i stora och medelstora städer och i starka regionala stråk. Ambitionen för det fortsatta arbetet är att sätta regionala och lokala mål för dels det korta perspektivet, år 2010, dels ett längre perspektiv, år 2020.

Det övergripande målet:

En kraftfull ökning av marknadsandelen för kollektivtrafik.

Med kraftfull ökning menar vi bortåt en fördubbling av marknadsandelen till år 2020. Kollektivtrafiken kan ses som ett verktyg som skapar värde för medborgare och näringsliv och gör att vi kan nå de transportpolitiska målen.

Inom följande målområden kopplade till visionens tre delar kan mål formuleras.

Underlättar det dagliga livet:

- bra utbud, rimliga restider
- prisvärd och användbar resa (värdeskapande)
- nöjda resenärer, befintliga och potentiella
- ökad användbarhet för funktionshindrade
- ökad tillförlitlighet
- ökad trygghet och säkerhet.

Mått som kan användas eller som bör utvecklas är bland annat turutbud, restid, användbar restid, nöjd-kund-index, användbara fordon, hållplatser och informations-system, punktlighet och risker med olika trafikslag.

Ökar sysselsättningen, tillgängligheten till utbildning och arbetsmarknad:

- bra utbud och rimliga restider
- prisvärd och användbar resa.

Mått som kan användas eller som bör utvecklas är andel av befolkningen som med kollektivtrafik kan nå centralorter, arbetsplatser eller utbildning inom en viss tid samt medborgarnas nöjdhet med tillgängligheten.

Bidrar till en bättre miljö:

- andel som reser kollektivt, går eller cyklar
- ökad belägningsgrad, effektiv planering
- minskad användning av fossila bränslen.

Mått som kan användas eller som bör utvecklas är andelen som sammantaget reser kollektivt, går eller cyklar, belägningsgraden i trafiken samt andel av trafiken som körs miljöanpassat.

Ovanstående förslag till målområden ska i det fortsatta arbetet formuleras till tydliga och mätbara gemensamma mål. Dessa mål ska sedan ytterligare brytas ned till regionala och lokala mål.

Exempel på formuleringar är:

- Resenärerna upplever att kollektivtrafiken tillgodoser deras behov när det gäller tillförlitlighet, restid och turtäthet, enkelhet, lyhördhet och trygghet.
- Funktionshindrade upplever att kollektivtrafiken motsvarar deras behov när det gäller tillgänglighet i olika avseenden.
- Resenärerna upplever att kollektivtrafiken minskar avståndet till arbetsmarknad, utbildning och samhällsservice.
- I pendlingsstarka stråk och större städer ökar kollektivtrafikens marknadsandel betydligt fram till år 2020.
- Kollektivtrafikens marknadsandel ökar med x procent per år under perioden fram till 2010.
- En fortsatt positiv utveckling av kollektivtrafiken bidrar till att utsläppen av klimatpåverkande gaser och andra hälso- och miljöskadliga ämnen minskar.

Utöver dessa mål som huvudsakligen är formulerade ur ett kundperspektiv kan mål för ekonomi, effektivitet med mera formuleras och brytas ned till organisationsnivå.

Exempel på dessa är:

- Kollektivtrafiken är ett föredöme när det gäller att skapa värde för resenärerna utifrån deras behov av effektiva helhetslösningar.
- Kollektivtrafiken är en framtidsbransch som är en attraktiv arbetsgivare med stark utvecklingskraft och som bidrar till en hållbar utveckling.
- Ledare och medarbetare inom kollektivtrafiken känner mening och glädje i att arbeta över alla gränser.
- Kollektivtrafiken blir allt mer effektiv så att resurser frigörs för att öka volymen och att utveckla kvaliteten.
- Skattefinansieringsgraden minskar.
- Värdet av kollektivtrafikens samhällsnytta överstiger dess kostnader i såväl tätort som på landsbygd och i glesbygd.
- Samhällsstrukturen är hållbar och kollektivtrafikvänlig.



**Det här gör vi för
att nå målen**

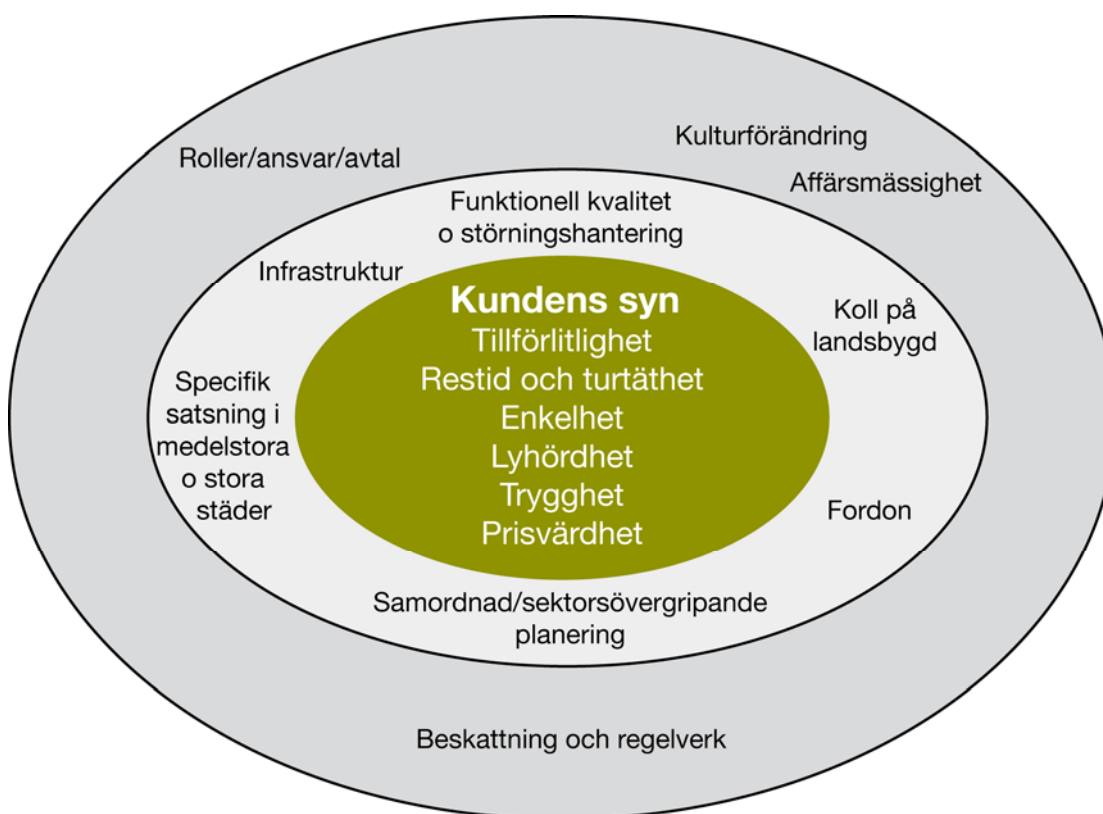
Det här gör vi för att nå målen

Ett handlingsprogram för ökat resande och ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Sverige behöver nå längre än till att fokusera på traditionella åtgärder i likhet med tidigare utredningar. Den måste ta sin utgångspunkt i vilka aktörer som har betydelse för kollektivtrafiken i Sverige och de faktorer som är viktiga för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas. Incitament för utveckling måste tillskapas.

Den problembild som tecknades i nulägesbeskrivningen har legat till grund för bildandet av arbetsgrupper. Dessa har arbetat under hösten 2007 för att ta fram konkreta förslag till åtgärder inom handlingsprogrammet.

Av nedanstående bild framgår de 9 olika åtgärdsområden som det har tagits fram åtgärder för.

Åtgärdsområden



Inledningsvis ges en samlad bild av de förändringar i lagstiftning som KOLL framåt föreslår. Därefter redovisas en sammanfattning av respektive områdes åtgärdsförslag. Det finns åtskilliga beröringspunkter mellan arbetsgruppernas förslag, som därför behöver samordnas ytterligare. Slutligen sammanfattas några goda exempel från branschen.

Sammanställning av förslag till förändringar i lagstiftning

Många av de åtgärder som föreslås i handlingsprogrammet kan genomföras inom ramen för gällande lagstiftning. Lagstiftningen, som i dag finns i ett stort antal författningar, försvårar dock en effektiv planering och resursanvändning. Inte minst på landsbygd och i glesbygd blir detta tydligt. Regleringen av kommersiell kontra upphandlad kollektivtrafik är otydlig. Förändringar som följer av EG-rätt kan medföra olika villkor inom järnvägs- och vägtrafik.

Trafikhuvudmannalagen bör ersättas av en mer generell lagstiftning.

Följande bör övervägas:

- All samhällsbetald trafik bör omfattas av lagen.
- Staten bör tydliggöra och skärpa de nationella målen och kraven. Målet om en ”tillfredsställande trafikförsörjning” är alltför vagt. Målen bör kopplas till vad som föreslås inom KOLL framåt.
- Kraven bör omfatta åtgärder för att tillförsäkra landsbygd och glesbygd tillgång till entreprenörer inklusive taxiservice.
- I kraven på trafikförsörjningsplan bör inlemmas en koppling till regional utvecklingsplanering.
- Regler om konsumentskydd och kundinflytande bör inlemmas och göras likvärdiga med vad som nu tas fram för järnväg. I detta ingår också krav på samordning av information, taxor, biljettbokning med mera. Här bör också taxi inbegripas.
- Reglerna om hur konkurrens från upphandlad gentemot kommersiell persontrafik ska hanteras bör göras likvärdiga för väg och järnväg.

Den översyn av lagstiftningen som regeringen nu avser att påbörja måste samordnas med det uppdrag som redan beslutats om i utredningsuppdraget ”Ökad konkurrens på marknaden för persontransport på järnväg”.

Därutöver bör övervägas förenklingar och förändringar i annan lagstiftning, till exempel plan- och bygglagen, som kan bidra till en större sektorsövergripande helhetssyn. Ett samlat utvecklingsperspektiv för regional utvecklingspolitik, stadsutveckling, transportpolitik, miljöpolitik, finans-, arbetsmarknads- och integrationspolitik bör lyftas fram. Dessa åtgärder får genomslag på längre sikt men är viktiga faktorer om kollektivtrafikens marknadsandel ska öka.

Beskattning

Bilen är idag utgångspunkten för beskattning av drivmedel, fordon, resor och transporter. Subventioner ges i stor utsträckning till vissa bilar som klassas om miljöfordon i form av miljöbilspremie, minskade parkeringsavgifter och befrielse från trängselskatt. Förmånsbilsbeskattningen är inte heller neutral. Någon tydlig politik kring parkeringsförmån respektive kollektivtrafikkortsförmån finns inte heller. Nuvarande reseavdragssystem är svårkontrollerbart.

En översyn bör därför göras i syfte att åstadkomma en högre grad av transparens och en hållbar transportförsörjning. Denna bör omfatta följande:

- Drivmedelsbeskattningen bör göras fullt ut trafikslagsneutral.
- En översyn bör göras av reseavdragssystemet.
- Förmånsbeskattningen av kollektivtrafikkort och parkeringsförmån bör ses över.

Staten bör därutöver ställa krav på en hållbar respolicy för statliga myndigheter och bolag samt på andra organisationer som får statliga bidrag.

Kulturförändring inklusive affärsmässighet med starkt kundfokus

Kollektivtrafikbranschen i Sverige har en väl utvecklad kultur som bygger på ett produktionstänkande. För att på allvar kunna öka kollektivtrafikens marknadsandel måste branschen utvecklas mot en mer affärsmässig servicekultur och ökad kundorientering.

Branschens kunskap om marknaden måste öka. En kraftig ökning av kunskapen om kunden och dennes behov är en förutsättning för att kunna sälja tjänsten och nå ut till flera och därmed öka marknadsandelen. Analysmetoder och marknadsundersökningar måste utvecklas och närma sig de traditionella konsumentbranscherna. Ett exempel på ett introvert analystänkande är när branschen pratar om att minimera reseuppostringen för kunden, i stället för att vända på logiken och prata om värdeskapande aktiviteter gentemot olika kundgrupper. Ökad kunskap innebär att en mer affärsmässig syn på verksamheten och möjligheter att differentiera priserna kommer att skapas.

Vem som ska "äga" kunden och vem som ska ha kontroll över affären är två mycket väsentliga frågor att fundera över. Hur kan vi säkra på att kunden inte hamnar mellan stolarna?

- Vilken gemensam syn på slutkunden bör vi ha – vad ska kunden tycka, känna och göra?
- Vilka mått är det som beskriver om vi skapar värde för kunden och marknaden?
- Vilka mått är det som vi ska styra verksamheten utifrån?

Åtgärder

Värdeskapande hållbar kollektivtrafik

Ägarstyrning och kontraktstyrning måste koordineras och vila på gemensamma värderingar som skapar tillit i intressentnätverket. Exempel med helhetslösningar av värdeskapande hållbar kollektivtrafik som också inkluderar finansiering av under-skottsbidrag, ägarstyrning, kontraktstyrning etc. finns från Kalifornien, Tyskland, Schweiz, Irland och Holland.

Lärprocess – hur utveckla en värdeskapande hållbar kollektivtrafik?

Att gå från en produktionskultur till en affärsmässig servicekultur handlar inte om att "bygga" en ny kultur utan om utveckling. Som stöd för utvecklingen kan interaktiva lärprocesser organiseras. Vidareutbildning och vidareutveckling av branschen kan göra den till en vinnarbransch. Områden som kan ingå är bra och mindre bra exempel, värderingar, normer och regelverk (vision och värdegrund, vad betyder den för min organisation) samt nya nyckeltal.

Nya nyckeltal krävs i en servicekultur

Att utveckla en affärsmässig servicekultur ska ses som en långsiktig utvecklingsprocess. Värdeskapande för kunden respektive hållbarhet är två begrepp som kräver att branschen skapar och vidareutvecklar nyckeltal som är mer kundorienterade och intressentrelaterade samt relaterade till såväl ekonomisk och social som miljömässig hållbarhet.

Roller, ansvar och avtal

Åtgärdsområdet gäller hur ansvaret för kollektivtrafiken är uppbyggt, de olika aktörernas ansvar, roller och uppdrag samt deras förutsättningar och deras incitament för att klara uppgiften. Aktörerna är bland andra kommunerna, landstingen, regionerna, trafikhuvudmännen och operatörerna.

Framgångsfaktorer

Ta till vara varje aktörs drivkraft för att arbeta mot gemensamma mål

Drivkraften och målet för entreprenörerna som kör trafiken är att tjäna pengar. Politikerna i kommuner och landsting äger trafikhuvudmännen och beslutar om ägarbidraget till sin trafikhuvudman. Deras drivkraft är samhällsnytta och att uppnå olika politiskt fastslagna samhällsmål. Trafikhuvudmännens drivkraft är att med utgångspunkt från ägarnas direktiv på det mest kostnadseffektiva sättet upphandla, planera, marknadsföra och informera om trafiken. I stället för att betrakta parternas drivkrafter och mål som målkonflikter, som ofta sker i dag, bör varje aktörs drivkraft tas till vara och utnyttjas för att nå gemensamma mål.

Utveckla rollfördelningen mellan aktörerna

Ta till vara trafikhuvudmannasystemets styrka till samordning utifrån ett hela-resan-perspektiv genom att trafikhuvudmännen även i fortsättningen håller samman helheten. Rollfördelningen mellan trafikhuvudmän och operatörer behöver däremot förändras så att entreprenörerna får möjlighet att utveckla och leverera bra tjänster som lockar fler resenärer och som operatörens personal kan känna tillfredsställelse över. Ansvarsfördelningen mellan trafikhuvudmän och operatörer bör därför utvecklas genom att entreprenörerna ges större inflytande och att resenärerna kommer i fokus.

Få till stånd en kulturförändring hos trafikhuvudmän och operatörer samt kommuner och landsting/regioner

Kulturen måste förändras på flera sätt. Dagens kollektivtrafik utmärks till stor del av stark kostnadspress och, genom de så kallade bruttoavtalen, fokus på produktion istället för resenärernas behov och krav. För att kollektivtrafikens marknadsandelar ska öka behöver kulturen förändras så att kollektivtrafiken går från produktions- och kostnadsfokusering till inriktning på service och högre intäkter genom fler resenärer. Till detta kommer att såväl upphandlingarna som trafikavtalen är mycket detaljerade vilket hämmar operatörernas kreativitet och utrymme för att ta initiativ som lockar fler resenärer. Kulturen måste därför förändras genom att kollektivtrafiken går från detaljupphandlingar och detaljstyrning av entreprenörerna till funktionsupphandling och målstyrning. För att man ska komma till rätta med kollektivtrafikens rörliga kundbegrepp bör den som möter resenären också ta ansvar för resenärsrelationen.

Utnyttja marknadsföringens potential för att öka andelen kollektivtrafikresenärer

Denna framgångsfaktor förutsätter att entreprenören har ekonomiska incitament för att öka antalet resenärer och att marknadsföringen används aktivt för att åstadkomma detta. Faktorn förutsätter också större flexibilitet än i dag för att resultaten från resenärs- och marknadsundersökningar snabbt ska kunna leda till konkreta åtgärder som anpassar kollektivtrafiken efter kundernas behov och krav.

Motverka underskottsfinansieringens negativa effekter

Dagens system med underskottsfinansiering innebär att trafikhuvudmännens ägare täcker de kostnader som inte finansieras av biljett- och reklamintäkter. Det medför att ett ökat kollektivtrafikresande i vissa fall ökar kostnaderna mer än intäkterna för trafikhuvudmannen. Det är till exempel ofta fallet under högtrafik. När resenärerna blir fler och kostnaderna ökar riskerar kollektivtrafikens "jordfelsbrytare" att slå till genom att besparingsåtgärder sätts in i form av indragen trafik eller höjningar av biljettpriserna. Detta leder till att antalet resenärer minskar.

Ta till vara effektiviseringsmöjligheterna för att öka utbudet

Det finns en lång rad kostnader och mindre effektiva lösningar som varken leder till fler resenärer eller höjd kvalitet. Om dessa resurser utnyttjas bättre av kollektivtrafikens aktörer kan vi i framtiden erbjuda mer kollektivtrafik utan att kostnaderna stiger. Det finns utrymme att öka utbudet av kollektivt genom att öka standardi-

seringen av fordonen, minska osäkerheterna i trafikavtalen, sprida ut trafikstarterna över året eller successivt sätta in nya fordon i trafik samt planera tidtabellerna mer effektivt. Detta lockar fler resenärer.

Utveckla kommunernas, landstingens och regionernas ägarstyrning av trafikhuvudmännen

För att kollektivtrafiken ska få goda förutsättningar att utvecklas positivt är det viktigt att den grundläggande, politiskt styrda organiseringen är ändamålsenlig. Det är viktigt att den inte motverkar de övergripande syftena med huvudmannareformen – trafiksamordningen och helhetsperspektivet. Ägarstyrningen av trafikhuvudmännen bör utvecklas inom flera områden. I de fall det förekommer bör ägarna gå ifrån betraktelsesättet att trafikhuvudmännens styrelse är ett ägarforum. I stället bör de utveckla sitt ägande genom att använda ägarinstrumenten aktivt (bolagsstämman med mera). Kommunerna och landstingen/regionerna bör arbeta aktivt med kollektivtrafikfrågorna på ett medvetet integrerat och aktivt sätt inom sina egna koncerner som ett strategiskt medel för att uppnå de samhälleliga målen. Öppenheten bör ökas när det gäller att redovisa vad man faktiskt uträttat och vilka effekter detta fått. För- och nackdelar med olika modeller för delat ägarskap av trafikhuvudmännen mellan kommunerna och landstingen bör kartläggas.

Åtgärder

- Stärk kopplingen mellan å ena sidan politiska mål, samhällsnytta och transportpolitiska mål och å andra sidan användandet av kollektivtrafiken som verktyg för att uppnå målen och nyttan.
- Utveckla ägarstyrningen.
- Ta fram malltrafikavtal där det ingår till exempel gemensamma allmänna villkor, rollfördelning, ekonomiska incitament, arbete mot gemensamma mål och strukturer för samarbete.
- Gå från detaljupphandlingar och detaljstyrning av entreprenörerna till funktionsupphandling och målstyrning.
- Formulera mål som syftar till att ta till vara och synliggöra kommunernas, landstingens och regionernas och trafikhuvudmännens drivkraft och operatörernas drivkrafter. Dessa mål bör fungera som styrtal.

Beskattning och regelverk

Det finns många möjligheter att öka andelen kollektivtrafik genom förändrad beskattning och regler. I dag är bilen utgångspunkten, normen för beskattning och planering av resor och transporter. En förändring av regelverket till att bli mer färdmedelsneutralt ökar möjligheterna för kollektivtrafiken att öka sin marknadsandel gentemot privatbilen och även flyget.

Åtgärder

I första hand prioriteras nedanstående tre åtgärder.

Förmånsbeskattning

Gör kollektivtrafikkort till en skattefri förmån på samma sätt som bidrag till friskvård.

Reseavdrag

Ändra reseavdragssystemet till ett avståndsbaserat system som är oberoende av det valda färdmedlet. Det nuvarande avdragssystemet gynnar privatbilresor skattemässigt före kollektivtrafikresor. Den obalansen kan lösas med ett avståndsbaserat system. Vidare är ett avståndsbaserat system enklare att kontrollera, vilket borde minska risken för skattefusk.

Krav på tydligare resepolicy hos statliga organisationer och hos kommuner

Kräv att samtliga statliga verksamheter och bolag där staten har betydande ägarandel inför och sedan genomför en resepolicy som gynnar kollektivtrafiken. Kraven kan anges i regleringsbrev eller författningar. Vidta åtgärder för att stimulera kommuner att införa liknande regler.

Infrastruktur

Infrastrukturen representerar de fysiska förutsättningarna för kollektivtrafiken. I begreppet lägger vi också tjänster såsom ledsagning och informationssystem. Brister i infrastrukturen i form av dåligt underhåll, kapacitetsproblem och oattraktiva bytespunkter är allvarliga hinder för en utvecklad kollektivtrafik. Banverket och Vägverket lämnade i juni 2007 tillsammans med bland andra regionala aktörer in ett inriktningsunderlag för infrastrukturen inför den kommande infrastrukturpropositionen. KOLL framåt har därefter gjort flera inspel till Näringsdepartementet för att tydliggöra de satsningar som är av särskilt intresse för kollektivtrafiken. Se bilaga 1-3.

I korthet innehöll inspelet förslag till prioriteringar inom följande områden:

- Säkerställ en satsning på drift och underhåll i de områden som har stora brister i funktionell kvalitet och har stora störningar i dag. Satsningen i årets budgetproposition måste fullföljas även kommande år och behöver sannolikt höjas.
- Skapa utrymme för ett antal försök (demonstrationsområden) där en utvecklad, marknadsorienterad kollektivtrafik visas upp. Här kan en medfinansiering över 50 procent bli aktuell (bidrag eller villkorslån) beroende på effekterna. Försöken bör inledas under 2008. Staten bör avsätta i storleksordningen 250 miljoner för detta.
- Säkerställ en satsning på viktiga kapacitetshöjande investeringar. Flaskhalsar finns framförallt i storstadsregionerna Stockholm-Mälardalen, Västsverige och Skåne. Exempel på specifika spårinvesteringar finns i Banverkets inriktningsunderlag.
- Säkerställ att statsbidragen till kollektivtrafikens infrastruktur får tillräcklig omfattning. I detta ingår också investeringsbehov på stationer. Statsbidragen måste paketeras, exempelvis utifrån stråk, och ett sista utbetalningsår bör sättas för att öka trovärdigheten. Rätt utformat är statsbidragen en bra modell för medfinansiering och ett medel för att skapa incitament för utveckling.
- Stöd sektorssatsningar för bättre boknings- och betalmöjligheter, system för ledsagning och störningshantering, bättre metoder för uppföljning, forskning om framtida kollektivtrafiksystem med mera.

Målet om ett ökat hållbart resande kräver en utveckling av fungerande reskedjor med olika färdmedel. Möjligheterna att ta med cykel på tåg och buss är i dag bristfälliga. Banverket bedömer att regeringen bör överväga åtgärder i form av skärpta krav på fordon, tydliga anvisningar vid upphandling av trafik samt direkta förhandlingar med aktuella aktörer om inte dessa möjligheter förbättras. Detta beskrivs i Banverkets redovisning av ett regeringsuppdrag om cykel.

Banverkets rapport redovisar också behov av förbättrade möjligheter till säker cykelparkering vid järnvägsstationer och resecentrum. Syftet är att underlätta byte mellan trafikslag. Banverket föreslår att Boverket bör få i uppdrag att utarbeta tydliga anvisningar om hur cykelparkeringar ska hanteras i den fysiska planeringens olika skeden.

Möjligheterna till en säker och bra cykelparkering behöver även förbättras vid ett antal strategiska busshållplatser. Var och hur dessa åtgärder behöver vidtas kommer att klargöras vid kommande åtgärdsplanering.

Samordning av system för information, bokning och biljetthantering

Inom sektorn finns ett flertal förslag på förbättringar, och arbete pågår också med att genomföra förslagen. Exempel på förbättringar är mer trafikslagsövergripande reseplanerare, gemensamt telefonnummer, samlad lösning för reseplanering, bokning och betalning samt bättre samverkan, rutiner och teknik för störningsinformation. De föreslagna åtgärderna och ett utökat samarbete mellan trafikverken och branschaktörerna innebär stora möjligheter att relativt fort förbättra för resenärerna och därmed skapa förutsättningar för ökat resande med kollektivtrafik.

I dag finns ingen interregional reseplanerare där man förutom att planera sin resa även kan boka och köpa en trafikslagsövergripande resa och få färdbevis. Branschen har tagit initiativ till att bygga upp en reseplanerare som omfattar all inrikes trafik och även erbjuder möjlighet att boka och köpa en trafikslagsövergripande resa. Perspektivet vid utvecklingen av reseplaneraren ska vara "hela resan", det vill säga det ska vara möjligt att planera resan från dörr till dörr. I förlängningen bör man även undersöka om det kan bli möjligt att boka ledsagning. Samarbetet har börjat, och reseplaneraren kan troligen lanseras första halvåret 2008.

Resenären har behov av kringinformation inför och under resan. Informationen ska ge trygghet och öka möjligheterna att resa för personer med funktionsnedsättning. Befintliga reseplanerare kommer att utvecklas och integreras under 2008 för att förbättra informationen om tillgängligheten i hela resan.

Med ett gemensamt telefonnummer för information och bokning av kollektivtrafikeresor ges ytterligare möjligheter att öka resandet. Vissa kategorier av resenärer har behov av manuell betjäning för att kunna resa kollektivt eller för att känna sig trygga under resan. Det gäller till exempel personer som inte har eller kan använda Internet. Ett väl fungerande system med ett gemensamt telefonnummer finns etablerat i norra Sverige. Möjligheterna undersöks att utöka systemet så att det kan erbjudas övriga delar av landet.

Information vid störningar under resan är viktig för att resenärerna ska känna sig trygga. De vill ha informationen om trafikläget och om åtgärder för resan. För att störningsinformationen ska bli bättre behövs ett ökat samarbete inom branschen. Information om störningen finns ofta hos trafikföretag och trafikverk, men den presenteras inte på ett samlat sätt för resenärerna. Dessa upplever informationen som spretig, och den är otillräcklig för att de ska känna sig trygga under resan.

Ett gemensamt planeringsverktyg för åtgärder vid störningar i kollektivtrafiken ger stora möjligheter till ett samlat grepp för att förbättra för resenärerna. Planeringsverktyget möjliggör för den ansvarige i situationen att fatta beslut inom sitt ansvarsområde utefter trafiksituationen som helhet och resenärens situation. Den ansvarige kan sedan delge övriga trafikföretag informationen på ett strukturerat sätt. Vidareinformation till övrig personal och resenärer kan därefter ske med samma innehåll och på ett samlat sätt.

Resenären har behov av både att kunna söka information via Internet eller telefon och att kunna få den före eller under resan. Ju mer aktuell information som når resenären, desto större är möjligheten att denne känner sig trygg med resan eller kan fatta beslut om åtgärder för att påverka sin situation. Ett gemensamt planeringsverktyg som möjliggör distribution av störningsinformation på ett flertal sätt håller på att tas fram. Avsikten är att all trafikinformation, om såväl det planerade trafikläget som störningsläget, ska finnas tillgänglig i realtid på reseplanerarens webbsidor.

Attraktiva, tillgängliga och effektiva bytespunkter/stationer

Nuläge och utmaningar

Statens stationsråd, som bildades 2006, är ett forum för statligt samarbete. Det är statens samtalspart gentemot företrädare för resenärer, kommuner, landsting, operatörer, trafikhuvudmän och deras samverkansorgan – Samtrafikens stationskommitté. Stationsrådet träffar sektorn i nätverket Sams (Samverkansgruppen för stationer).

Behovet av att utveckla kollektivtrafiken och dess bytespunkter är stort. Samarbetet mellan aktörer kring stationer måste förbättras. En av rådets viktigare uppgifter är att arbeta för utveckling av landets stationer och bytespunkter och där säkerställa en grundkvalitet samt utarbeta hållbara ansvarsmodeller. Detta sker tillsammans med berörda aktörer, där exempelvis fastighetsägare, trafikföretag och trafikhuvudmän har en aktiv roll.

Påbörjade och genomförda aktiviteter

Det finns flera undersökningar bland resenärer och besökare på stationer i landet. Ytterligare, mer generella, analyser av kundernas krav och behov behöver dock göras, framförallt vad potentiella resenärer har för behov och krav på bytespunktens utformning och funktion. Ett samarbete har därför påbörjats mellan Banverket, Vägverket, Samtrafiken och Jernhusen för att samordna arbetet med kundundersökningar.

Förslag till kvalitetsnivåer och gruppering av landets stationer har tagits fram. Materialet är tänkt att användas dels för att klargöra de grundläggande krav på tillgänglighet, säkerhet och trygghet som landets alla stationer och bytespunkter ska klara, dels som underlag för kvalitetsmål utöver grundkraven. Dessa kvalitetsmål kan se olika ut beroende på bland annat antal resande, ambitioner på orten och om det är arbetspendling, tjänsteresor eller fritidsresor.

En grov bedömning av investeringsbehovet har gjorts. Det finns ett stort behov av utveckling och upprustning av stationerna. Behoven gäller investeringar i allmänna ytor (reserelaterade utrymmen) i stationshus och i ökade satsningar på tjänster och produkter. Exempel på detta kan vara utbyggnader av väntutrymmen för bättre komfort, bemanning och service, ersättning av befintliga överdimensionerade allmänna utrymmen, parkeringar för cykel och bil, angöringar för taxi och långväga buss och särskilda pendelparkeringar.

I dag finansieras stationshusens allmänna ytor genom att nyttjarna – trafikföretagen och trafikhuvudmän – betalar en stationsavgift. Detta täcker i stort drift och underhåll, men inte kapitalkostnader för investeringar. Olika förslag har diskuterats och lagts fram med det gemensamma syftet att få fram medel för utveckling av icke kommersiella anläggningar inom kollektivtrafiksystemet.

Vägverket har föreslagit att statsbidrag för stationer och bytespunkter även ska kunna lämnas för långväga buss. Förslaget bygger på att hela-resan-perspektivet är viktigt då bytespunkter planeras och byggs, eftersom resenären vill ha smidiga resor där trafiken samordnas och där det är lätt att byta. Berörda aktörer kring stationer måste ges delaktighet och inflytande i ett tidigt skede.

I dag finns det ingen aktör som har det sammanhållande operativa ansvaret för stationers funktion för resenärer och operatörer. En ansvarsanalys behöver genomföras. EU-krav på ”station manager – stationsförvaltare” och utökad service till resenärerna kommer 2009 genom det så kallade tredje järnvägspaketet. Kraven gäller järnvägsstationer men kommer förmodligen att få effekt även för

funktionerna på andra bytespunkter i landet. Krav kommer att ställas på bland annat reseinformation, service för funktionshindrade samt assistens och ersättning vid förseningar.

Ett strategiskt underlag till den långsiktiga planeringen har tagits fram. I detta ingår en beskrivning av de tillväxtområden och orter där stationsutveckling är viktig. För trafikhuvudmännen, operatörerna och Jernhusen är en prioritering gjord utifrån ett kontinuerligt perspektiv medan trafikverken har planeringar på längre sikt. Dessutom beskrivs olika kvalitetsmål och nivåer som är lämpliga för olika stationstyper.

Det finns ett stort behov av en gemensam strategi och kommunikationsplan för försäljning och förändringar av stationshus. I dag förekommer oberättigad kritik mot de medverkande aktörerna. För att förhindra detta är det viktigt med en gemensam och sammanhållen kommunikation inom sektorn. En strategi kommer att tas fram.

Åtgärder och avsikter

Berörda aktörer lämnar förslag och avsikter utifrån sina respektive roller inom området. Som exempel kan nämnas att bussbranschen har för avsikt att arbeta med kvalitetssäkring samt att ta fram en checklista för att bevaka åtgärder och andra viktiga frågor för den långväga busstrafiken. Taxiförbundet lovar att vara en aktiv aktör i samarbetet kring stationernas utformning och funktion. Resenärsforum kommer att bevaka och säkerställa att kundernas synpunkter tas till vara i det fortsatta arbetet.

Samtrafikens Stationskommitté avser att aktivt delta i det fortsatta utvecklingsarbetet när det gäller att skapa attraktiva, tillgängliga och effektiva bytespunkter på kort och lång sikt. Utgångspunkten är den samlade bilden av behov och efterfrågan av allmänna utrymmen för resenärerna hos tågtrafikföretagens, trafikhuvudmännens i länen och expressbussföretagens, Jernhusen kommer att se över frågan om finansiering av allmänna utrymmen och medverka till lösning av den. Jernhusen ska också utveckla mätningar för bättre kunskap om hur resenärer upplever stationernas utformning och funktion. Rikstrafiken kommer att undersöka resenärernas uppfattningar om de bytespunkter som trafikerar som ett resultat av Rikstrafikens avtal med trafikhuvudmän och trafikoperatörer. Banverket och Vägverket driver Stationsrådet och Sams, är sammanhållande i kommande åtgärdsplanering, förbereder för kommande EU-direktiv om stationsförvaltare, ser över kvalitetskraven i yrkestrafiklagstiftningen samt utvecklar kunskapen om befintliga och potentiella resenärers behov.

Kraftsamling för en tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade

Mål och måluppfyllelse

Regering och riksdag har i handikappolitiken angett att tillgängligheten i grunden är en demokratifråga och att alla människor har lika värde och ska kunna delta i samhället på lika villkor. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig senast 2010. I regeringsuppdraget anges att ett prioriterat nät av kollektivtrafik bör vara tillgängligt för funktionshindrade senast 2010.

Banverket och Vägverket anser att det är svårt att helt nå målet 2010, även med den avgränsning som det prioriterade nätet innebär. Arbetet har kommit en bit på väg men olika långt i olika delar. Trots att verken prioriterar området för att nå målet 2010 är tillgängliga resurser framdeles i flera fall otillräckliga. Vid genomgång av befintliga aktörers handlingsplaner framgår också att det är svårt att nå målet i alla delar. Många av de större trafikhuvudmännen kommer att klara av sina uppsatta mål till största delen, medan andra aktörer har svårare att göra en bedömning om måluppfyllelsen. Eventuellt bör målet omformuleras eller måldat flyttas fram.

Förutsättningar

En grundläggande förutsättning för projektet är att skapa en helhetssyn kring arbetet. De ramar som har skapats kring målen är bland annat att de resurser som krävs för att skapa en tillgänglig kollektivtrafik ska rymmas inom berörda aktörers befintliga budgetar. En bedömning är ändå att ekonomisk stimulans kan påskynda arbetet mot en tillgänglig kollektivtrafik.

Förutom svensk lagstiftning finns det även flera olika internationella förordningar inom luft- och sjöfart samt för tågtrafik som reglerar tillgängligheten för funktionshindrade. I **förordningen om passagerares rättigheter och skyldigheter inom tågtrafiken**, som beslutades i september 2007 och träder i kraft 2009, införs termen ”station manager – stationsförvaltare”. Stationsförvaltaren ska ha ansvar för resenärerna i samband med resan samt ansvar för att tillhandahålla ledsagningstjänsten på bemannade stationer. Begreppet har kommit in sent i processen och måste utredas och en ansvarig aktör utpekas. Detta arbete återstår.

Nuläge

Flera aktörer inom sektorn har tagit fram handlingsplaner för hur respektive organisation ska arbeta för att nå målet 2010. Banverket har en handlingsplan för att förbättra tillgängligheten till stationer och Jernhusen har en motsvarande för stationsfastigheter. Vägverket har en plan för åtgärder på busshållplatser och omkringliggande infrastruktur. Drygt hälften av trafikhuvudmännen har motsvarande planer, vilka även inkluderar fordon och servicetjänster. Ca 70 procent av kommuner och landsting har ett handlingsprogram. Det är dock osäkert i hur stor utsträckning dessa även täcker miljöer och funktioner kopplade till resan.

Det är svårt att ge en heltäckande bild av standarden i nätet beroende på att inventeringar genomförts vid olika tillfällen och med olika bakgrund. Standarden varierar stort mellan ett antal bytespunkter och funktioner som är helt tillgängliga, till bytespunkter som har låg användbarhet och där servicetjänster saknas helt.

Utpekade områden

Projektet har definierat ett nät av kollektivtrafik kring vilket aktörerna ska samla sina insatser och som bör vara tillgängligt för funktionshindrade senast 2010. Till nätet har ett antal kvalitetsnivåer föreslagits för olika områden, till exempel fysisk utformning, trafikering och kompetensnivå för bemötande. Ansvarig aktör för anpassning av nätets olika delar har förtydligats.

Det arbete som kvarstår är att ta fram ett system för mätning och uppföljning. I dag sker ett arbete tillsammans med övriga nordiska länder för att utveckla indikatorer för att mäta tillgängligheten i kollektivtrafiken.

Ledsagning

I uppdraget ingick att ta fram ett förslag för hur ett system för ledsagning av funktionshindrade personer mellan anslutande trafikslag på stationer ska byggas upp och finansieras. Projektet har tolkat att ett fungerande system för ledsagning bör finnas senast år 2010. Med utgångspunkt från **förordningen om passagerares rättigheter och skyldigheter inom tågtrafiken** har projektet utrett och givit förslag till vem som ska få ledsagning, var ledsagning ska erbjudas samt tjänstens innehåll, bokningsförfarande, beställningstider och finansieringslösningar. Enligt förordningen är "stationsförvaltaren" ansvarig för att tillhandahålla ledsagningstjänsten på bemannade stationer. Begreppet har kommit in sent och måste utredas. En ansvarig aktör måste utpekas innan ett förslag till ledsagning kan tas fram i sin helhet inklusive förslag till organisation.

Åtgärder

Följande åtgärder föreslås.

Förankrade handlingsplaner och program

Alla aktörer bör ha tagit fram ett handlingsplan eller ett program för hur arbetet ska bedrivas mot målet 2010. I planen bör framgå vilka mål som har satts upp samt ett åtgärdsprogram med utpekade resurser för att nå målet.

Tydligt utpekade resurser för tillgänglighetsåtgärder i handlingsplaner och program

Regeringen har tydligt pekat ut att de åtgärder som krävs för att nå målet 2010 ska finansieras inom respektive aktörs befintliga budgetramar. Till antagna och förankrade planer måste det finnas en utpekad budget hos respektive aktör.

Framtagande av råd och riktlinjer

Arbetet ska fortsätta med att utarbeta kvalitetsnivåer för fysisk miljö, liksom för fordon för en bättre kollektivtrafik.

Åtgärder i infrastruktur

Arbetet ska fortsätta med att åtgärda fysisk miljö i det prioriterade nätet inklusive stadstrafik för att nå målet 2010.

Aktiv tillsyn med information och återkommande inspektioner

Den tillsyn som berör tillgängligheten i den fysiska miljön och i fordon och farkoster är tydligt utpekad i gällande lagar och förordningar. En aktiv och fungerande tillsyn är en viktig framgångsfaktor för att åstadkomma bättre regelefterlevnad och i förlängningen en mer tillgänglig miljö.

Tydligare föreskrifter och ny lagstiftning

I samband med översynen av gällande lagstiftning för kollektivtrafiken ska man förtydliga bestämmelserna om tillgänglighet i kollektivtrafiken inklusive ledsagning i övrig kollektivtrafik. Ett förtydligande av HIN enligt Boverkets rapport 2007 är önskvärd.

System för uppföljning

Ett gemensamt uppföljningssystem ska tas fram för sektorn, baserat på gemensamma nordiska indikatorer.

Kvalitet i kollektivtrafiken

I regeringens uppdrag finns "kvalitet i kollektivtrafiken" (område D) utpekad som ett prioriterat område. Det som har lyfts fram som viktigast i arbetet är "enkelhet" och "tillförlitlighet" samt hur man ska kunna säkerställa en baskvalitet i kollektivtrafiken. Projektet använder uttrycket **funktionell kvalitet** för detta ändamål. Delprojektet föreslår att Kollektivtrafikbarometern ska användas generellt som ett verktyg för systematiskt förbättringsarbete i kollektivtrafiken. Denna kan kompletteras med andra marknadsundersökningar av mer lokal karaktär utifrån olika kundsegment eller stråk som kan ge ett underlag för kvalitetsförbättringar med resenären i centrum.

Delprojektet har sett ett behov av att ta ett gemensamt grepp på de frågor som handlar om funktionell kvalitet och störningsinformation. Därför startades arbetsgruppen "Funktionell kvalitet och störningshantering" med deltagande av Vägverket, Banverket, Samtrafiken, Tågoperatörerna, Västtrafik och Resenärsforum. Denna grupp har tydligt beskrivit de kvalitetsbrister som behöver lösas på kort sikt. I denna grupp har också diskussionen om kvalitetsmål för kollektivtrafiken förts vidare. I denna huvudrapport finns en sammanfattning av de åtgärder för att höja kvaliteten i kollektivtrafiken som arbetsgruppen har föreslagit. Förslagen gäller både den funktionella kvaliteten och störningshanteringen.

En koppling till kvalitetsområdet finns även i arbetsgrupperna "Affärsmässighet och kulturförändring" och "Ansvar, roller, avtal". Även i dessa grupper har en viktig utgångspunkt varit att minska produktionsorienteringen och öka kundorienteringen i kollektivtrafiken, vilket är en central del i arbetet med kvalitet.

Specifik satsning i medelstora och stora städer

För att nå det övergripande målet om en kraftfull ökning av marknadsandelen för kollektivtrafik krävs det en attitydförändring i samhället i stort. Man måste börja se kollektivtrafiken som det transportmedel som utgör basen i ett långsiktigt hållbart samhällsbyggande där kollektivtrafik och bebyggelsestruktur samverkar.

Kollektivtrafiken är beroende av att många parter samverkar, till exempel trafikhuvudmän, kommuner, entreprenörer och staten. Det behövs stora attitydförändringar och stora konkreta satsningar samtidigt. Därför är det viktigt att skapa starka incitament för att komma igång i full skala och snabbt. Det krävs också omfattande satsningar på de ställen där man kan få störst effekt, i medelstora och stora städer och i regionala pendlingsstråk med mycket trafik.

En omfattande satsning innebär samtidigt en risktagning. Staten bör därför avsätta medel som stöd till en satsning på demonstrationsprojekt i medelstora och stora städer för de kommuner och regioner som vill uppnå målen genom att genomföra en fullskalig tillämpning av all den kunskap och erfarenhet som finns. Ansvariga för infrastruktur, kollektivtrafik och kundinriktning måste samverka och genomföra åtgärder med en gemensam målbild som grund. Samtliga inblandade parter bör ingå ett samverkansavtal. Även näringslivet bör kunna ingå som part.

I det fortsatta arbetet bör formuleras och fastställas villkor för statlig medfinansiering, utveckling av bedömningskriterier och metoder för utvärdering.

Därutöver har gruppen föreslagit följande:

- **En nationell satsning** bör genomföras för att förändra attityderna till att se kollektivtrafiken som det transportmedel som utgör basen i ett långsiktigt hållbart samhällsbyggande där bebyggelsestruktur och kollektivtrafik samverkar. Målgrupp för satsningen är hela samhället och särskilt planerare, trafikhuvudmän och politiker. I satsningen bör ingå bland annat en landsomfattande informationskampanj riktad till alla medborgare samt en kortutbildning för alla de yrkeskategorier som är och bör vara inblandade i arbetet med att utveckla den nya kollektivtrafiken, dvs trafikplanerare, stadsplanerare, kollektivtrafikplanerare, marknadsförare med flera.
- Ställ krav i direktiv och lagtext på att det ska finnas **strukturplaner för samordning av bebyggelse och kollektivtrafik** på lokal, regional och nationell nivå.
- Tydliggör möjligheter för stora och medelstora städer att genom **kommunalt huvudmannaskap** ta eget ansvar för kollektivtrafiken. Förtydliga att detta inte är något självändamål, men en ambitiös kommun ska inte hindras att genomföra en satsning på förbättrad kollektivtrafik.
- En **ny akademisk påbyggnadsutbildning** i kollektivtrafik, bebyggelseplanering och kollektivtrafikens villkor bör skapas för att få en bred kunskapsbas inom till exempel stadsplanering, trafikplanering, regional utveckling och marknadsföring.
- Skärp kraven på **redovisning av trafikkonsekvenser** vid nyexploatering inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningar och strategiska miljöbedömningar, exempelvis genom indikatorer som restidskvoter och gångavstånd till stationer och hållplatser.
- Utred och genomför lagändringar för att skapa **ekonomiska incitament** för att stödja en fördubbling av kollektivtrafikresandet. Det kan till exempel vara att ge arbetsgivare möjlighet att tillhandahålla icke beskattade busskort, att låta kommunerna kunna införa skatt på parkeringsplatser i städerna (enligt engelsk förebild), att ta ut bilavgifter, att ta bort skatteförmåner för företagsbilar och att göra det möjligt att utnyttja företagsbilar bilpoolsbilar utan förmånsvärde.
- Skapa ett **kompetenscentrum för framtidens kollektivtrafik och hållbart resande** med syfte är att utveckla kollektivtrafiken på ett kraftfullt sätt. Uppdraget ska även inkludera att samla in internationell kunskap och erfarenheter och att sprida exempel från omvärlden. Här kan man dra nytta av K2020 i Göteborg som ett exempel. I ett sådant kompetenscentrum skulle näringslivet kunna bli en inviterad part. Vi bör dra nytta av deras erfarenheter och skapa nätverk. Näringslivet satsar stora summor på bilindustrin, och det är tänkbart att ett samarbete skulle kunna gynna utvecklingen även inom kollektivtrafiken.

Samordnad infrastruktur-, trafik- och bebyggelseplanering

Uppdraget till gruppen var att ta fram åtgärder som motverkar dagens brister i planeringen när det gäller att främja kollektivtrafik.

Framgångsfaktorer

Politiker, planerare, trafikhuvudmän och näringslivet måste möta de nya möjligheterna genom en stor öppenhet för förändringar och en uttalad vilja till bred dialog. Samhällsplaneringen måste få legitimitet att forma en fysisk samhällsutveckling som kan främja både tillväxt och välfärd.

Åtgärder

En rad åtgärder på kort och lång sikt samverkar i en kedja:

- **Skapa en trovärdig målbild!** En planeringsprocess som skapar samma föreställningsvärld i olika aktörers huvuden måste starta med en trovärdig **bild** av ett kollektivtrafiksystém som omfattar uppåt hälften av den motoriserade trafiken i större städer och pendlingsstråk. Regional planering ska främja tätorter i samverkan och en medveten kommunal tätortsplanering ska främja välfungerande bytespunkter och störst bebyggelsetäthet i de starka kollektivtrafikstråken.
- Ska målet förverkligas krävs att **skarpare allianser byggs** mellan lokala, regionala och nationella aktörer och att finansieringsfrågorna får tydliga lösningar.
- **En resurssnål samhällsplanering måste utvecklas**, där kollektivtrafikförsörjningen blir norm för tillkommande bebyggelse av viss omfattning.
- **Förenkla lagstiftningen**, så att man bland annat bättre kan samordna de processer som krävs för beslut enligt plan- och bygglagen och trafiklagarna och slipper dubbla processer. De regionala utvecklingsplanerna (RUP) bör innehålla en fysisk strukturplan och kopplingen RUP - översiktsplan bör förstärkas.
- **Skärp processreglerna**. Ge trafikhuvudmannen en tydligare roll i samhällsplaneringen och redovisa trafikkonsekvenser i miljökonsekvensbeskrivningar till planer och program.
- **Förbättra planeringsunderlagen**. Det behövs tydligare underlag för bedömning av transportbehov och trafikkonsekvenser och effekterna på hållbar utveckling. Staten bör hålla basdata i GIS tillgängliga oberoende av administrativa gränser. Samhälls-ekonomiska modeller bör kompletteras med bredare beslutsunderlag.
- Slutligen krävs en tydlig satsning på **Kompetensutveckling och kompetenscentrum** så att man får en gemensam kompetensutveckling av bebyggelse- och trafikplanerare för att på bred front kunna utnyttja den nyaste erfarenheten och goda exempel.

Pendling över länsgränser

Arbetsmarknaderna växer och följer inte administrativa gränser. Det finns en enighet i sektorn om att en länsgräns inte ska få hindra eller komplicera bra trafikplanering samt att spårbunden trafik är stommen för hållbar pendling med stor volym. Det finns däremot olika uppfattningar om hur en framtida avreglering av järnvägen ska se ut när det gäller förhållandet mellan kommersiell och upphandlad trafik. Detsamma gäller om det är bra eller dåligt att trafikhuvudmannen har invändningsrätt när det gäller fjärrbussars trafik. De senare frågorna blir intressanta att belysa för kommande utredningar om avregleringen av järnvägen samt översynen av kollektivtrafiklagstiftningen.

Åtgärder

En utveckling av pendlingsmöjligheterna bör inledas med en kartläggning och analys av dagens pendlingsströmmar i Sverige (oberoende om de görs med bil eller kollektivtrafik). Allianser bör bildas och trafiken planeras inom dessa pendlingsregioner. Prisfrågorna måste hanteras i detta sammanhang så att pendlarna kan resa på ett enkelt sätt. Man bör föreslå dynamiska prissättningsmekanismer för pendling över länsgränser. Det ska finnas förutsättningar även för ”marginalpendling” mellan dessa pendlings-

regioner (från en region in i en annan). Utse en part som håller ihop arbetet med unik hållplatsidentifiering och linjeannonsering.

Kollektivtrafik på landsbygd

Framgångsfaktorer

- Trafiken ska anpassas till resenärernas önskemål om att resa snabbt, enkelt och tillförlitligt.
- Ägarna, kommuner och landsting eller regioner, bör ta ett samlat ansvar för hela trafiksystemet så att trafiken samordnas effektivt. Det skapar ett hela-resan-perspektiv även till och från perifera områden. Genom en effektiv samordning kan utbudet av trafik ökas utan att ytterligare resurser behöver tillföras. För att detta ska kunna genomföras behöver viss lagstiftning ses över och hinder tas bort.
- Effekterna av olika åtgärder ska redovisas och följas upp.
- Entreprenörer och upphandlare ska ha en fungerande dialog.
- Det ska finnas tillgång till bra utbildning för att klara varierande åtaganden av service.
- Anropsstyrd och tidtabellsbunden trafik ska samordnas effektivt.
- Det ska finnas möjligheter att få information om alla resmöjligheter och att boka biljetter för dessa.
- Alla möjligheter till bra lösningar för resenärerna ska utnyttjas genom att man i det fortsatta arbetet även tar till vara möjligheter i utökad samåkning och bildelning.

Åtgärder

Huvudstrategin bör vara att verka för effektiva stomlinjestråk med yttäckande anslutningstrafik. När stomlinjerna integreras med utvecklad matning gynnas både stomlinjer och perifera områden. De perifera delarna av trafiksystemet knyts samman och utgör ett viktigt underlag för stomlinjerna. Stomlinjerna kan få effektivare linjdragning samtidigt som trafiksystemet kan klara det yttäckande resbehovet. Nuvarande lag om kollektivtrafik bör ersättas med en ny lag som omfattar alla samhällsfinansierade resor, och där inga hinder finns för en utvecklad och mer samordnad trafik.

Staten bör ta ett större ansvar för kostnader när det gäller kollektivtrafik. Bland annat ska staten kunna ge stöd till utveckling av nya transportsystem för landsbygden samt till studier av olika åtgärders effekter.

Taxiservice saknas i allt fler områden. Det beror till stor del på hur upphandlingen av främst den särskilda kollektivtrafiken genomförts. Det finns behov av att objektivt belysa för- och nackdelar med olika upphandlingsmodeller, både för att använda samhällsresurserna optimalt och för att behålla en tillräcklig taxiservice för att klara hela-resan-perspektivet även på landsbygden.

Upphandlingslagstiftningen bör utvecklas så att trafikhuvudmannen ges möjlighet att tillgodose resbehov genom att, själv eller tillsammans med andra myndigheter, upphandla även annan service eller samordna trafikering med annan lokal service.

Mätmetoder bör utvecklas för att kartlägga och följa tillgängligheten för all trafik i hela landet. Genom GIS-baserade system kan tillgängligheten beskrivas på en detaljerad nivå.

Goda exempel på erfarenheter av landsbygdstrafik bör spridas.

Funktionell kvalitet och störningshantering

För att kollektivtrafikens andel av det totala resandet ska kunna öka krävs att planering, utförande och uppföljning präglas av förståelse för kundernas situation och behov.

Kollektivtrafikkunder kräver enkel, tydlig och trafikslagsoberoende information om resealternativ så att de kan fatta beslut om det lämpligaste sättet att resa i varje situation. Vidare kräver de att resan kan företas enligt den information som levererats.

Prioriterade åtgärder

För att öka kollektivtrafikens andel av det totala resandet och stärka resenärernas förtroende för kollektivtrafiken föreslår gruppen ”Funktionell kvalitet och störningshantering” prioriterade åtgärder inom följande områden:

- Insatser för att förståelse för kundernas situation och behov ska vara styrande för arbetssättet hos samtliga aktörer inom kollektivtrafiken.
- Förbättrad samverkan mellan operatörer, sektorsmyndigheter, lokala trafikhuvudmän och organisationer som Samtrafiken med flera, för att säkerställa funktionell kvalitet och störningshantering.
- Hantering av trafiksäkerhetsarbetet som del av kvalitetsarbetet i kollektivtrafiken och arbete med kvalitetssäkringssystem för busstrafiken.
- Insatser för att komma tillrätta med kapacitetsbrister inom de olika trafikslagens infrastruktur inklusive information och tillgång på fordon.
- Insatser för att säkerställa att samtliga aktörer tar sitt ansvar för den funktionella kvaliteten i kollektivtrafiken (till exempel kraftsamlingar inom järnvägen Stockholm/Mälardalen, Västsverige och Skåneregionen).

Mer i detalj handlar det bland annat om följande:

- Kundens behov och attityder ska synliggöras genom ett systematiskt och kontinuerligt arbete med olika typer av kundundersökningar. Detta handlar såväl om utveckling av och bättre nyttjande av SLTF:s Kollektivtrafikbarometern som om andra kompletterande kundundersökningar.
- En grupp bör skapas på nationell nivå för samverkan kring funktionell kvalitet i kollektivtrafiken. Denna ansvarar för att en gemensam bild med tillstånd och mål tas fram och kommuniceras.
- Fordonskvaliteten ska säkras genom bättre förebyggande underhåll. Detta ska ske bland annat genom bättre underhållsplanering, utvecklade underhållsavtal med entreprenörer och skärpta leveranskontroller. Vidare ska fordonen utnyttjas bättre genom effektiva incitament för entreprenörerna.
- Kvalitetskrav i upphandlingar av drift och underhåll av väg- och järnvägsanläggningarna ska skärpas och utvecklas.
- Den operativa samverkan mellan aktörerna ska öka genom införande av så kallad trafikledningssamverkan (TLS). På detta sätt minskas risken för brutna anslutningar, bättre samlad information kan ges till resenären och kostnaderna för ersättnings- trafik kan minskas.
- (Fysiskt) samlade funktioner ska skapas för hantering av samverkan och störningsinformation.
- Förare, tågvärdar, trafikinformatörer med flera ska få bättre utbildning i kundbemötande.

Fordon

Uppdraget inom området fordon är att ta fram förslag på hur man kan få billigare fordon och effektivare upphandlingar.

Framgångsfaktorer

En kritisk framgångsfaktor för att få billigare fordon är att branschen enas så långt det bara går om gemensam standard. Detta gäller funktionalitet, design, ergonomi med mera. Självklart ska man inte göra avkall på god komfort, kvalitet och trafikekonomi eller annat som gör att kollektivtrafiken är attraktiv. Det är viktigt att den gemensamma standarden inte skapar en monopolsituation vad gäller fordonsleverantör. (Detta gäller alla fordonsslag.)

En annan kritisk framgångsfaktor är att upphandlingarna sprids ut över året, vilket även kräver samarbete i planering mellan trafikhuvudmännen. (Detta gäller främst busstrafik.)

En tredje framgångsfaktor är att tiden från anbudsförfrågan till avtalsstart blir betydligt längre. Tolv månader har nämnts som en bra längd. (Detta gäller främst busstrafik.)

En väsentlig framgångsfaktor för att få kostnadseffektivare tågtrafik är att fordonsleverantören ges längre leveranstider.

Åtgärder

SLTF:s nätverk för upphandlare tar ansvaret för att:

- det blir en god spridning av avtalsstarter genom hela landet
- det blir rimliga tider mellan att avtalet undertecknas och avtalsstart, minst 8 månader, helst 12 månader
- anbudsförfrågningar finns även på engelska
- benchmarking genomförs gentemot andra marknader i Norden och övriga Europa.



Plats 2-46
Riksbank
Ej
Plats 79
Riksbank

6
STOCKHOLM

SJ

MAX
LAST
200

Goda
exempel

Goda exempel

Systematiskt arbete med kundsynpunkter

Kundundersökningar har blivit alltmer vanliga. Det handlar om resvaneundersökningar (RVU), ombordundersökningar, kvalitets- och attitydundersökningar med mera. Den mest spridda marknadsundersökningen inom kollektivtrafikbranschen i Sverige är Kollektivtrafikbarometern som genomförs av Svenska Lokaltrafikföreningen, SLTF, i samarbete med ett antal kollektivtrafikbolag.

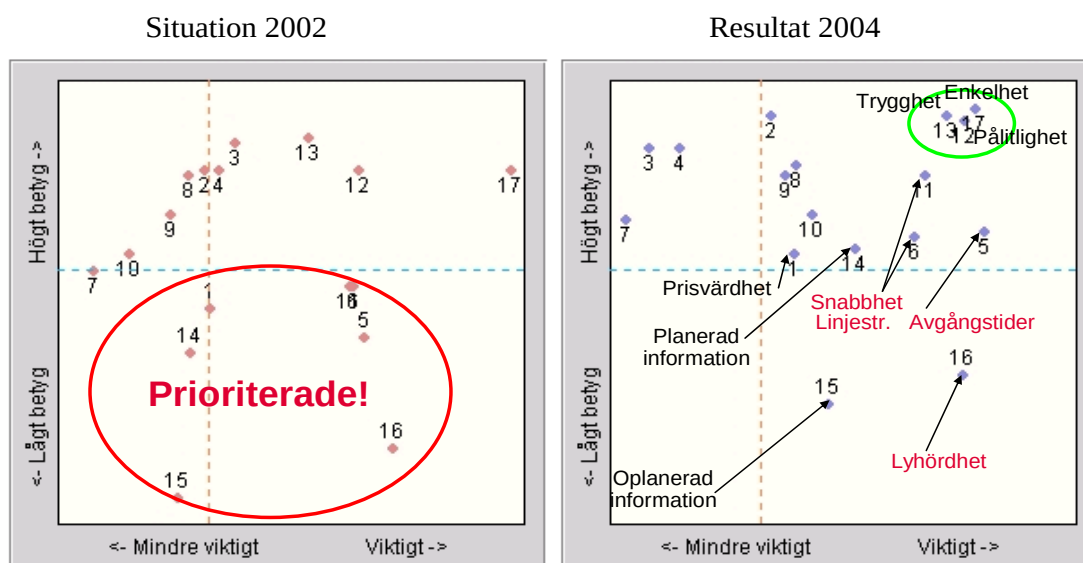
System för klagomålshantering finns hos en del trafikhuvudmän. Trots detta visar resultat från SLTF:s kollektivtrafikbarometer att lyhördheten är en av de faktorer som kunderna är minst nöjda med. Det gäller oavsett vilken del av landet som avses. Kollektivtrafikbarometern kan användas som ett hjälpmedel för att prioritera rätt saker utifrån ett kundperspektiv. Med hjälp av åtgärdsmatriser kan man till exempel utläsa vilka faktorer som både är viktiga för kunden och får ett lågt betyg.

Ett gott exempel inom detta område är Luleå lokaltrafik (LLT), som under ett antal år valt att aktivt arbeta med åtgärdsmatriser. I den vänstra figuren nedan visas LLT:s utgångsläge hösten 2002. De hade problem med linjenätets utformning och långsam trafik, och det fanns en uppfattning om dåliga avgångstider (tider som inte passade resenärerna). LLT hade också problem med att nå ut med information till kunderna (faktor 14,15). Resultatet togs på allvar och beslutet blev att prioritera just dessa områden.

Två år senare har åtgärderna resulterat i nöjdare kunder, vilket illustreras i den högra figuren. Samtliga prioriterade faktorer har dels rört sig uppåt (högre betyg) samt åt höger i figuren (blivit viktigare).

Figur – Åtgärdsmatriser LLT 2002 och 2004, källa TEM AB

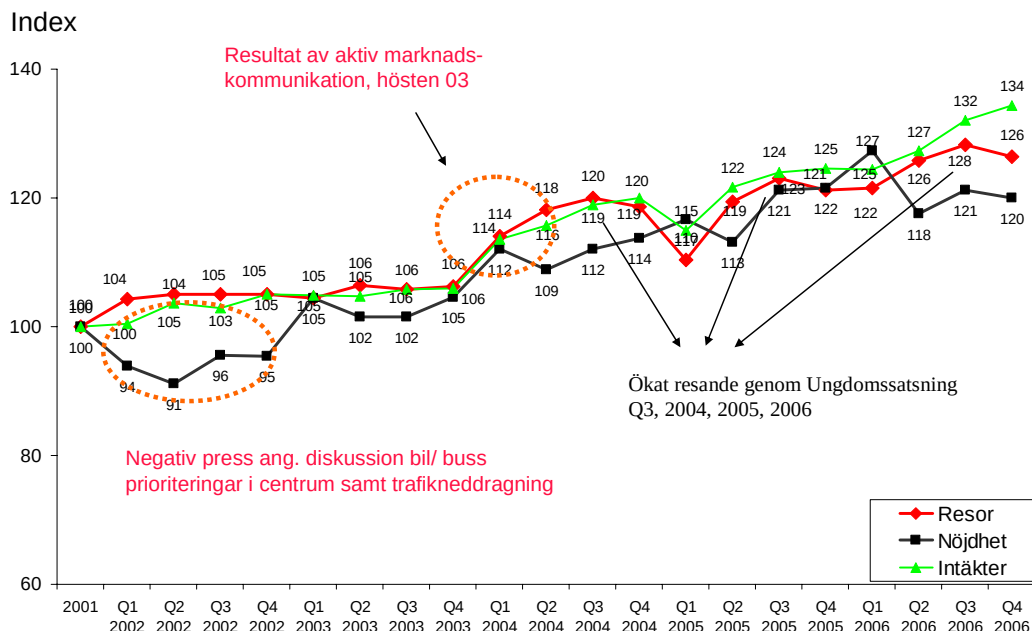
Åtgärdsmatris – LLT 2002 vs 2004 - regelbundna resenärer



Resandet i Luleå lokaltrafik har ökat med 26 procent mellan 2003 och 2006 och antalet nöjda kunder har ökat från 75 procent till 88 procent. (se figuren nedan).

Figur – Luleå lokaltrafik utveckling 2001 – 2006, resande, intäkter och nöjdhet

LLT Utveckling 2001-2006; Nöjdhet (allmänhet) – Resande – Intäkter



Källa Ange Björk, LLT

Tydligare målstyrning i kollektivtrafiken

Ett bra exempel på hur man använder utmanande mål i planeringen av kollektivtrafiken är projektet K2020 – Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet. K2020 är ett brett samverkansprojekt mellan alla ansvariga organisationer i Göteborgsområdet – kommunala, regionala och statliga. Syftet är att skapa en gemensam framtidsbild som underlag för planering, beslut, finansiering och genomförande i respektive organisation.

Kollektivtrafiken har pekats ut som ett av de viktigaste instrumenten för att utveckla Göteborgsområdet i hållbar riktning. Det råder total enighet om att kollektivtrafiken ska öka avsevärt. Målet är att marknadsandelen ska öka från dryga 25 procent till närmare 40 procent.

En målbild – baserad på just denna ökning – har tagits fram. Målbilden ger exempel på de åtgärder som måste genomföras. Det är exempelvis nya buss-, spårvagns- och järnvägssatsningar, utveckling av knutpunkter, anskaffning av nya fordon, aktivt stöd till trafikanter, bearbetning av marknaden och samverkan med andra trafikslag och översyn av prispolitiken.

Trepartssamarbete med gemensamma mål och drivkrafter

I Helsingborg arbetar man sedan en tid tillbaka aktivt med "partnerskap" mellan trafikhuvudmannen, kommunen och entreprenören. En styrgrupp med ledare från alla tre intressenterna utsåg tre arbetsgrupper där också alla intressenterna ingick i var och en.

- Arbetsgruppen för information och marknad ska hantera kommunikationen i projektet, formulera riktlinjer för fortsatt kommunikationsarbete fram till 2014 samt ta fram aktiviteter för att öka resandet från ett marknadsperspektiv.
- Arbetsgruppen Infrastruktur arbetar med att öka framkomligheten. Målet är att genomsnittshastigheten ska vara 25 km/tim för stadsbussarna.
- Arbetsgruppen Trafik ska ta fram en marknadsanpassad tidtabell.

Framgångsfaktorer:

- Alla tre parter som kan påverka att fler väljer att resa kollektivt finns representerade i arbetsgrupperna.
- Alla tre parter arbetar mot ett gemensamt mål. Det finns ingen målkonflikt.
- Man har en vinn-vinn-situation i samarbetet. Entreprenörerna tjänar mer pengar på att kunderna upplever kvaliteten som hög och att antalet påstigande ökar. Det innebär att entreprenörerna är intresserade av att jobba marknadsorienterat med tydlig inriktning på kvaliteten. Man har fokus på intäkterna snarare än på kostnaderna. Staden vill uppnå renare stadsluft genom att färre personer tar bilen. Trafikhuvudmännens ekonomi mår bättre av att kostnadstäckningen från biljetter blir bättre genom att fler åker kollektivt.
- Ett politiskt förankrat mål skapar långsiktighet oavsett politiskt styre.

Utfall

Dialogen har ökat mellan de tre parterna och alla känner större delaktighet. Bussens image har förbättrats markant genom att den kundupplevda kvaliteten är mycket hög samt genom att det har genomförts en rad olika marknadssatsningar. Det har varit en positiv spegling av bussarna i den lokala pressen. Bussvision Helsingborg har skapat en yrkesstolthet bland bussförarna. Dessa känner en oerhörd stolthet över att vara en del i att rädda miljön i Helsingborg genom att vara goda ambassadörer och säljare av en hög kvalitet, vilket bidrar till fler resenärer.⁶

Ökad service och efterfrågestyrda prissystem i den kommersiella interregionala tågtrafiken

Det interregionala resandet med tåg ökar mycket kraftigt sedan några år tillbaka, årligen med ca 10 procent. Tåget fortsätter att ta marknadsandelar från både flyget och bilen, och SJ AB investerar nu bland annat i nya tåg för att möta kundernas önskemål om snabba och bekväma tågresor. Resandeökningen beror till stor del på att SJ lyckats utveckla servicen på tågen samtidigt som nya prissystem införts med rörliga, i princip helt efterfrågestyrda priser. Servicen har förbättrats genom upprustning av tågen, restidsgaranti, webbaserad försäljning, nya sätt att distribuera biljetter, biljettlöst resande, nya serveringskoncept, internet ombord, ett nytt kundprogram (SJ Prio) med mera.

⁶ Bussvision Helsingborg. Underlag från Arriva.

För närvarande finns det inte något annat tåg företag som så konsekvent tillämpar principer om rörliga efterfrågestyrda biljettpriser som SJ. År 2004 lanserade SJ en utvecklad form av efterfrågestyrd prissättning av enstaka resor ("Just nu"). Just-nu-biljetter har blivit en stor succé och merparten av försäljningen på långa och medellånga sträckor utgörs av sådana biljetter. Systemet anpassar priset efter variationer i utbud och efterfrågan inom fastställda ramar. I praktiken innebär systemet att avgångar med lägre efterfrågan behåller ett lågt utgångspris, medan avgångar som många vill resa med får ett successivt högre pris ju fler som bokar biljetter. En viktig framgångsfaktor är att Just-nu-biljetten upplevs som enkel att köpa och förstå av kunderna. SJ har också som första järnvägsföretag lanserat auktion av tågbiljetter på Internet.

SJ tillämpar så kallad nettoprissättning. Det innebär att det totala biljettpriset utgår från ett specificerat pris för enbart själva tågresan, och sedan görs olika påslag beroende på kostnader för försäljning och distribution av den aktuella biljetten. En stor fördel med nettoprissättning är att kunderna ser vad SJ tar betalt för tågresan och vilka ytterligare kostnader som läggs på för bokning, betalning och distribution av biljetterna. De kunder som vill minska sina resekostnader kan då aktivt söka det bästa sättet att få ett lågt totalt biljettpris.

Kollektivtrafik som medel för regionförstoring

Kollektivtrafiken i Skåne har utvecklats snabbt sedan Skånetrafikens tillkomst år 1999. Antalet resor har ökat med ca 60 procent och persontransportarbetet med 90 procent. Utvecklingen har flera förklaringar. Flera geografiska faktorer har gett förutsättningar för ökat resande, bland annat tillkomsten av Öresundsbron, Skånes flerkärniga ortsstruktur och en ny sträckning av Västkustbanan mellan Lund och Helsingborg via Landskrona. Organisatoriska faktorer såsom bildandet, av Skåne län och det samlade trafikhuvudmannaskapet under Region Skåne, har gett förutsättningar för kraftfulla beslut, bland annat om betydande investeringar i tåg.

Även sättet man utvecklat trafiken på har bidragit till ökningen av resandet. En framgångsfaktor har varit ett generellt pris- och biljettsystem, Skånetaxan, med fria övergångar mellan regionaltrafik och lokal trafik. Detta infördes kort tid efter det att Skånetrafiken bildades. En annan framgångsfaktor var satsningen på regionalstågstrafik med eget affärsansvar för betydande delar. Tillsammans med det danska järnvägsbolaget DSB (och senare Trafikstyrelsen), de sydsvenska grannlänerna och SJ är Skånetrafiken ansvarig för Öresundstågstrafiken och har byggt ut den till att knyta samman hela Sydsverige. Satsning har skett på trafik med tåg och buss i starka stråk. Resenärerna kan åka med Skånetrafikens biljetter på alla tåg i Skåne, utom X2000.

Partnerskap för bättre trygghet i kollektivtrafiken

Jönköpings Länstrafik tog aktivt tag i frågan om trygghet i kollektivtrafiken och genomförde ett internationellt projekt i samarbete med den internationella kollektivtrafikunionen (UITP). Flera olika delstudier genomfördes och den breda styrgruppen insåg vikten av att arbeta i partnerskap. Planering kräver samverkan med flera parter, den dagliga driften behöver stöd i till exempel konflikthantering, mediernas bild måste följas kontinuerligt och fakta om incidenter analyseras. Sedan 2006 arbetar Jönköping i ett partnerskap – Länstrafiken, kommunen, Polismyndigheten, operatörer och lokala Brottsförebyggande rådet, BRÅ. Partnerskapet har lett till snabba och verkningsfulla aktiviteter. Bland annat har Polisen genomfört konfliktkurser för samtliga bussförare, man har haft trygghetsvandringar när nya bostadsområden har byggts och en förstudie om incidentrapportering har gjorts.

Genom partnerskapet lyfts till exempel frågor som att bristen på trygghet ger ekonomiska och miljömässiga effekter. Att människor inte våga resa kollektivt ger både företags- och samhällsekonomiska konsekvenser.

Kollektivtrafik på landsbygd, integrering av skol- och linjetrafik

Tillsammans med Bjuvs, Helsingborgs och Svalövs kommuner arbetar Skånetrafiken med ett ”modellförsök” där en anropsstyrd samordnad service- eller flexlinje har planerats för att bättre ta till vara de resurser som finns för samhällsbetald trafik inom ett geografiskt avgränsat område. Målet är att fördubbla utbudet på landsbygden samtidigt som nettokostnaderna ska hållas oförändrade genom en effektivare samordning mellan färdtjänst-, sjuk- och skolresor och den allmänna kollektivtrafiken. Syftet är att denna modell på sikt ska kunna spridas och användas framgångsrikt i hela Skåne. För närvarande pågår utvärdering av trafiken.

Vidare har Bjuvs, Helsingborgs, Svalövs och Åstorps kommuner under ett antal år samarbetat kring upphandling av skolskjutsar. Inför kommande upphandlingar, med trafikstart under 2008-2009, har man för avsikt att flytta resurser från de speciella skolskjutsarna till linjetrafiken, för att kunna erbjuda mer trafik till allmänheten. Detta går också hand i hand med det utökade fria skolvalet för gymnasieskolan. Kollektivtrafikens utbud kan antas vara avgörande för om valet verkligen kan upplevas som fritt av skoleleverna. Samarbetet i den nya så kallade Söderåstrafiken innebär att det aktuella området kan få en kapacitetsstark kollektivtrafik av hög standard, samtidigt som helt nya resmöjligheter skapas för alla i området. Trafiken har därmed förutsättningar för framgångsrik marknadsbearbetning.

A young child with dark hair, wearing a blue and white plaid shirt, is focused on playing with wooden toy cars. The child is using their hands to move a green car and a yellow car on a wooden track. A red car is visible in a tunnel-like structure of the track. The track is made of light-colored wood and is set on a reflective surface. In the bottom left corner, there are some wooden blocks. A white circle with a line extending from it is in the top left corner.

Forskning,
utveckling och
demonstration

Forskning, utveckling och demonstration

Forskningsseminarium

Under oktober genomfördes ett forskningsseminarium på temat ”Hur gå från ord till handling?” Seminariet genomfördes tillsammans med SLTF:s FUD-råd, Vinnova och Centrum för tjänsteforskning, vid Karlstad universitet och innehöll ett antal intressanta föreläsningar om aktuell forskning och goda exempel. Presentationerna finns på www.vv.se/kollframat. Nedan sammanfattas de viktigaste slutsatserna från seminariet.

Ett huvudsyfte är att utveckla en forskningsverksamhet som är relevant för kollektivtrafikens verksamhetsområde. Kravet bör vara att forskningen ska vara både relevant och hålla en hög vetenskaplig kvalitet. Akademisk forskning har som mål att gå på djupet och kritiskt granska olika problem. Kollektivtrafiken har samtidigt ett behov av konkreta resultat. Det gäller att förena dessa båda krav.

Varför samverkan?

- Båda parter blir vinnare genom att man får tillgång till såväl praktiken som forskningskunskap inom ett specifikt område.
- Man får en ömsesidig inspiration och läroprocess.
- Implementering av ny kunskap kan säkerställas.
- Det är viktigt att acceptera skillnader i mål, perspektiv etc.
- Man kan använda olika kunskapsbärare: vetenskapsartiklar, rapporter, workshoppar och industridoktorander.

Vilka är framgångsfaktorerna för att vi ska få en bättre interaktion mellan forskning, utveckling och demonstration (FUD) och utveckling av kollektivtrafiken?

Bland annat dessa punkter kom fram vid diskussionen:

- Det måste finnas ett samspel mellan forskningen och ”verkligheten”.
- Vi måste ta till oss ny teknik och även se hur kollektivtrafiken ser ut i övriga Europa – ”goda exempel”.
- Vi som sitter i branschen har ett stort ansvar för utveckling.
- Vi måste lyssna mer på resenären och lära oss mer om olika resenärers behov.
- Forskarna måste ”översätta” rapporterna. Vi måste överbrygga gapet mellan forskning och verksamhet.
- Alla delarna är viktiga – forskning – utveckling – demonstration - implementering.
- Vi ska ta emot examensjobbare.
- SLTF:s FUD råd – forum för dialog mellan kommuner och landsting och trafikhuvudmän.
- Mer samverkan behövs mellan trafikhuvudmännen.

PROCEED, handbok och utbildningsmaterial för kollektivtrafik i små och medelstora städer⁷

PROCEED är ett projekt inom EUs 6:e ramprogram och omfattar 12 partner. Huvudsyftet med PROCEED är att ta fram europeiska rekommendationer och riktlinjer i form av en planeringshandbok för kollektivtrafikplanering. Det ska man göra genom att ta till vara senare års forskningsresultat från kollektivtrafikområdet och erfarenheter från kollektivtrafikoperatörer och framgångsrika kollektivtrafiksatsningar för. PROCEED är uppdelat i tre huvuddelar: analys, sammanställning och verifiering mot avnämnnare. Resultaten kommer att presenteras dels i tryckt form, dels elektroniskt. Dessutom kommer ett utbildningspaket att tas fram. Man tar i projektet fram en databas med goda exempel från städer i respektive land. Nedan visas fyra exempel.

Jönköping

- Trafiksanering i centrum – paket för buss-, cykel- och biltrafik.
- Tänk spårvagn – kör buss.
- Två stombusslinjer, CityBussarna (i dag tre linjer) – 10-minuterstrafik.
- Nya fordon med låggolv.
- Funktionshinderanpassade hållplatser med realtidssystem.
- Signalprioritering i korsningar.
- Busskörfält.
- En framgångsfaktor: stor politisk enighet samt samarbete mellan trafikhuvudmannen och kommunen.

Helsingborg – nytt grepp 2005

- Tätt samarbete inleddes mellan Skånetrafiken, kommunen och Arriva.
- Mål: dubbla antalet resor till år 2014.
- Resultat: + 30 procent på 2 år.
- Fyra stomlinjer med 5/10-minuterstrafik.
- Förbättrad infrastruktur och fordon: signalprioritering i korsningar, bättre bytesmöjligheter, nya enhetliga biogasbussar.
- Intensiv marknadsföring, förbättrad image och kundnöjdhet.
- Kvalitet viktigt (körstil, renlighet etc).

Almare – kollektivtrafik i centrum

- Komplette ny stad norr om Amsterdam.
- All bebyggelse planerad utifrån kollektivtrafiken; högst 400 m till hållplats.
- Resultat: + 40 procent 2000–2006.
- Signalprioritering i alla korsningar.
- Busskörfält.
- Stark koppling till tågtrafik.
- Hög framkomlighet = pålitlighet.
- Intensiv marknadsföring under namnet MAXX – starkt varumärke.

⁷ PROCEED, Trivector Traffic AB

Brighton – samarbete trots avreglering

- All kollektivtrafik utanför London är avreglerad; de lokala myndigheterna har ingen formell makt över busslinjer, biljettsystem etc.
- I Brighton finns dock sedan lång tid framgångsrikt samarbete mellan den lokala myndigheten och operatören.
- Operatören: hög turtäthet, enkelt biljettsystem, löpande investering i bussparken, arbetssätt med kunden i fokus, effektiv information och marknadsföring.
- Lokal myndighet: bussprioriterande åtgärder, löpande investeringar i bussinfrastruktur, en effektiv parkeringsstrategi, inskränkningar för biltrafiken, pendlar-parkeringar.

Avancerade system för framtidens personresor

Banverket, Vägverket och Vinnova stödjer i ett gemensamt program forskning inom kollektivtrafiken (Framtidens personresor). Under perioden 2007– 2009 ges 23 projekt sammanlagt 20 miljoner kronor. I nästa utlysning, våren 2009, kommer ytterligare 30 miljoner kronor att fördelas.

Mer effektiva system för kollektivtrafik behövs i framtiden. Vi har hittills sett att mer lättanvändbara fordon, särskilda körfält eller banor samt kombinationer av spårvagnar och tåg har kunnat både öka resandet och höja statusen i kollektivtrafiken.

Banverket, Vägverket och Vinnova behöver ett strategiskt underlag för att kunna bedöma om och i så fall hur mer avancerade system för personresor – på spår eller bana – kan utvecklas och införas. Ett sådant underlag kommer att tas fram. Konsultuppdrag pågår som kommer att ge myndigheterna bättre kunskap om förutsättningarna för finansiering av spårtaxi jämfört med buss och tåg. Uppdragen kommer att slutredovisa sina studier under hösten 2008. Det pågår även studier och planering i ett antal kommuner.

Express / Tåg till Stockholm

Express / Trains to Stockholm

Så här genomför
och följer vi upp
handlingsprogrammet



Så här genomför och följer vi upp handlingsprogrammet

Arbetet har bedrivits med stor öppenhet och i bred samverkan mellan branschens parter. Branschen har deltagit i arbetet med stort engagemang vad gäller både att avsätta resurser för praktiskt arbete och att forma handlingsprogrammet. I arbetsgrupperna har identifierats ca 150 förslag till åtgärder på varierande nivå. Många av åtgärderna är möjliga att genomföra redan under 2008, medan andra kräver ytterligare konkretisering och förankring.

Det fortsatta arbetet förutsätter en tydlig rollfördelning mellan olika aktörer. Staten har en viktig roll som infrastrukturhållare och som lagstiftare för att skapa förutsättningar för kollektivtrafikens utveckling.

Ett fortsatt arbete med att utveckla vilka åtgärder som ger bäst resultat bör ingå som en naturlig fortsättning för hela branschen under de kommande åren. Det innebär att företrädare inom kollektivtrafikbranschen ansvarar för att samarbetet fortsätter mellan olika aktörer för att genomföra prioriterade åtgärder.

Samarbetet bör utvecklas så att vi gemensamt säkerställer att vi går i riktning mot målen och att kollektivtrafiken utvecklas i riktning mot visionen. På detta sätt kommer branschen att fungera som ett modernt nätverkssamarbete byggt på effektiva allianser mellan branschens olika aktörer. En sammanhållande part bör utses för det fortsatta arbetet. Regeringen bör ta ställning till hur man för sin del ser på det fortsatta arbetet.

De angivna målområdena behöver ges definierade mått och angivna målnivåer. Mål för ekonomi, effektivitet med mera ska formuleras i det fortsatta arbetet. Varje enskild aktör ansvarar för att med utgångspunkt från den gemensamma visionen och värdegrunden bryta ned de övergripande målen och åtgärderna till att gälla den egna verksamheten och dess specifika förutsättningar.

Uppföljningssystem behöver utvecklas där årlig uppföljning bör ske. Denna bör vara kopplad till en dialog mellan aktörerna så att man i samband med mätningarna gemensamt kan diskutera hur arbetet ska vidareutvecklas.

Bilagor och underlagsrapporter

Inspel till Näringsdepartementet från KOLL framåt

Bilaga 1a	2007-10-01	Kompletterande underlag till den långsiktiga infrastrukturplaneringen
Bilaga 1b	2007-10-01	Investeringar i allmänna utrymmen i stationshus
Bilaga 2	2007-10-24	KOLL framåt – kompletteringar och prioriteringar
Bilaga 3	2007-10-29	Användbar kollektivtrafik för funktionshindrade

Förteckning över underlagsrapporter

1. Ansvar/Roller/Avtal
2. Kulturförändring inkl affärsmässighet
3. Beskattning och regelverk
4. Samordning av system för information, bokning och biljetthantering
5. Attraktiva, tillgänglig och effektiva bytespunkter/stationer
6. Kraftsamling för en tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade
7. Specifik satsning i medelstora och stora städer
8. Samordnad infrastruktur-, trafik- och bebyggelseplanering
9. Pendling över länsgränser
10. Kollektivtrafik på landsbygd
11. Kvalitet i kollektivtrafiken – Funktionell kvalitet och störningshantering
12. Fordon

Samtliga underlagsrapporter finns på www.vv.se/kollframmat

Deltagare i KOLL framåt

Vägledningsgrupp

Christer Agerback, Vägverket (VV) ordförande

Lena Ericsson, BV biträdande ordförande
t o m augusti 2007

Anna Grönlund, Svenska Bussbranschens
Riksförbund

Jan-Erik Kjellberg, Svenska Bussbranschens
Riksförbund t o m mars 2007

Charlotte Wärebörn Schultz, Svenska
Lokaltrafikföreningen

Janne Rusk, Sveriges kommuner och landsting

Ulrika Bokeberg, Västra Götalandsregionen

Ann Wiberg, Jernhusen

Peder Wadman, Tågoperatörerna

Märta-Lena Schwaiger, Resenärsforum

Järda Blix, Boverket

Susanne Lindh, VV

Björn Skoglund, VV

Lars Berggrund, Banverket (BV) biträdande
ordförande

Katarina Norén, BV

Lars Sandberg, Svenska Bussbranschens
Riksförbund t o m juli 2007

Lennart Hamnered, Svenska Taxiförbundet

Mona Boström, Svenska Lokaltrafikföreningen
t o m juni 2007

Håkan Johansson, Sveriges kommuner och
landsting t o m nov 2007

Gerhard Wennerström, Samtrafiken

Mikael Norlander, Jernhusen

Ingemar Lundin, SJ

Hans Wreber, Rikstrafiken

Kerstin Lindblad, Glesbygdverket

Tommy Jonsson, BV

Einar Tufvesson, VV

Expertgrupp

Ange Björk, Luleå Lokaltrafik

Bo Enquist, Karlstad Universitet

Christer Jernberg, SJ

Gunnar Davidsson, Skånetrafiken

Håkan Johansson, Sveriges kommuner och
landsting

Johan Eskengren, Arriva

Kerstin Lindblad, Glesbygdverket

Lisa Warsén, Minsann Consulting AB

Marina Sundman, Tågoperatörerna

Per Ekberg, SL

Jan Efraimsson, Västtrafik

Hans Wreber, Rikstrafiken

Bernt Nielsen, Göteborgs stad

Tobbe Eriksson, TEM AB

Gerhard Wennerström, Samtrafiken

Henrik Dagnäs, Swebus

Jan-Erik Lång, Helsingborg stad

Johanna Nilsson, Jernhusen

Lars Sandberg, Bussbranschens Riksförbund

Malte Burwick, X-trafik,

Märta-Lena Schwaiger, Resenärsforum

Reidar Larsson, Samtrafiken

Bengt Holmberg, Lunds Tekniska Högskola

Järda Blix, Boverket

Ansvar/Roller/Avtal

Malte Burwick, X-trafik, ordf
Lars Sjövall, Länstrafiken Mälardalen AB
Tobbe Eriksson, TEM Konsult
Kurt Hultgren, Resenärsforum
Ange Björk, Luleå lokaltrafik
Niclas Blomqvist, t Arriva
Janne Rusk, Sveriges kommuner och landsting
Hans Wreber, Rikstrafiken
Bo Granberg, Tågoperatörerna, SJ
Ulrika Bokeberg, Västra Götalandsregionen
Henrik Jansson, BV

Lars Sandberg, Svenska Bussbranschens
Riksförbund sekr
Lars Nordstrand, SL
Bo Enquist, Centrum för tjänsteforskning
Gunnar Davidsson, Skånetrafiken
Johan Eskengren, Arriva
Henrik Dagnäs, Swebuss express
Jan-Erik Lång, Helsingborgs kommun
Viveka Hedbjörk, Tågoperatörerna, Merresor
Lennart Hamnered, Taxiförbundet
Anders Svensson, BV
Christian Mineur, VV

Kulturförändring inkl affärsmässighet

Bo Enquist, Centrum för tjänsteforskning ordf
Fredrik Gustavsson, Svenska Bussbranschens
Riksförbund
Kurt Hultgren, Resenärsforum
Roland Palmqvist, BV
Christian Mineur, VV
Conny Strand, Länstrafiken i Norrbotten

Tobbe Eriksson, TEM Konsult sekr
Märta-Lena Schwaiger, Resenärsforum
Caj Rönnbäck, Upplands lokaltrafik
Gunnar Sävenstedt, Tågoperatörerna SJ
Einar Tufvesson, VV

Beskattning och regelverk

Anders Roth, Trafikkontoret Göteborg, ordf
Christina Bergström, Svenska
Lokaltrafikföreningen
Lars Sandberg, Svenska Bussbranschens
Riksförbund
Kerstin Lindblad, Glesbygdsverket
Jonas Malmstig, VV

Anders Berge, Svenska Taxiförbundet sekr
Helena Sundberg, SL
Janne Rusk, Sveriges kommuner och landsting
Roland Palmqvist, BV

Infrastruktur

Samordning av information, bokning och biljettsystem

Lars Ekdahl, delprojektledare BV	Clas Roberg, delprojektledare VV
Helena Öhman, delprojektledare BV t o m mars 2007	Kurt Hultgren, Resenärsforum
Annelie Sjölund, Luftfartsstyrelsen	Reidar Larsson, Samtrafiken
Hans Wreber, Rikstrafiken	Christina Bergström, Svenska Lokaltrafikföreningen
Björn Waldenström, Sjöfartsverket	Mikael Nordlander, Jernhusen
Mattias Andersson, Svenska Bussbranschens Riksförbund	Anna-Lena Söderlind, VV
Jan Lundin, Rese- och Turistnäringen i Sverige	

Attraktiva, tillgängliga och effektiva bytespunkter

Lena Lingqvist, delprojektledare BV	Einar Tufvesson, delprojektledare VV
Hans Wreber, Rikstrafiken	Ann Wiberg, Jernhusen
P-O Åkerlund, Samtrafiken	Kurt Hultgren, Resenärsforum
Ejert Seijbolt, Svenska Taxiförbundet	Anna Grönlund, Svenska Bussbranschens Riksförbund
Mattias Andersson, Svenska Bussbranschens Riksförbund	Lotta Palmlund, BV
Cristina Prather, Persson BV	

Kraftsamling för en tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade

Karin Malmquist, delprojektledare BV	Liza Jakobsson, delprojektledare VV
Ingemar Johansson, BV	Bertil Magnusson, delprojektledare VV t o m oktober 2007
Annelie Sjölund, Luftfartsstyrelsen	Anders Torbrand, Luftfartsstyrelsen
Björn Waldenström, Sjöfartsverket	Järda Blix, Boverket
Agnes Jensen Carlen, Boverket	Björn Sundvall, Svenska Lokaltrafikföreningen
Sara Hesse, Sveriges kommuner och landsting	Mikael Norlander, Jernhusen
Johanna Nilsson, Jernhusen	Hans Wreber, Rikstrafiken
Magdalena Norberg-Schönfeldt, Rikstrafiken	

Specifik satsning i medelstora och stora städer

Mats Henriksson, Länsstyrelsen Västernorrlandslän, ordf	Anki Ingelström, BV
Gunilla Östberg, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Busslink	Annelie Paavo, VV, sekr
Bengt Holmberg, Lunds tekniska Högskola	Sören Bergerland, Karlstad buss
Bernt Nielsen, Göteborgs stad	Tobbe Eriksson, TEM AB
	Göran Lundblad, Skånetrafiken

Samordnad infrastruktur-, trafik- och bebyggelseplanering

Carl-Johan Engström, Uppsala kommun, ordf	Jenny Kihlberg, Banverket, sekr
Järda Blix, Boverket	Bernt Nielsen, Göteborgs stad
Ann-Charlotte Alvehag, RTK SLL	Kjell Sevefjord, Resenärsforum
Anki Ingelström, BV	Mathias Wärnhjelm, VV

Pendling över länsgränserna

Gerhard Wennerström, Samtrafiken, ordf	Gunnar Davidsson, Skånetrafiken
Tomas Ahlberg, Tågoperatörerna	Joakim Palmqvist, Bussbranschens Riksförbund, Swebuss express
Christer Marklund, Pendlarföreningen ostkanten (Nyköping)	Lennart Lennefors, BV
Johan Lindberg, Sveriges kommuner och landsting	Clas Roberg, VV
Lars Ekdahl, BV	

Kollektivtrafik på landsbygd

Kerstin Lindblad, Glesbygdsverket, ordf	Mats Börjesson, Västtrafik
Christine Högberg, Västernorrlands Trafik AB	Lennart Hamnered, Svenska Taxiförbundet
Björn Sundvall, Svenska Lokaltrafikföreningen	Bertil Magnusson, VV
Janne Rusk, Sveriges kommuner och landsting	

Funktionell kvalitet och störningshantering

Reidar Larsson, Samtrafiken, ordf

Kerstin Mattsson, Samtrafiken

Pär Fröjmark, Västtrafik

Christian Mineur, VV

Kurt Hultgren, Resenärsforum, sekr

Wille Jansson, Tågoperatörerna SJ

Henrik Jansson, BV

Fordon

Lasse Annerberg, Svenska Lokaltrafikföreningen, ordf

Christer Fridell, Svenska Bussbranschen, MAN

Anders Anderberg, Alstom

Mikael Karlsson, Concordia Bus Fleet

Olle Hådel, VV

Karl-Erik Bäckwall, Concoordia Bus Fleet, sekr

Olle Ek, Bombardier

Bo Fredriksson, Transitio

Maarten Rejm, Banverket

Banverket och Vägverkets projektgrupp

Bengt Rydhed, projektledare BV

Helena Öhman, BV t o m mars 2007

Lars Ekdahl, BV

Lena Lingqvist, BV

Karin Malmquist, BV

Henrik Jansson, BV

Lotta Palmlund, BV

Ingemar Johansson, BV

Maria Dackevall Wolf, VV
kommunikationsansvarig

Margareta Husfeldt, projektledare VV

Clas Roberg, VV

Einar Tufvesson, VV

Bertil Magnusson, VV t o m oktober 2007

Liza Jakobsson, VV

Christian Mineur, VV

Börje Larsson, VV

Cristina Prather Persson, BV

Christina Mellstrand, VV projektadministratör



Vägverket
781 87 Borlänge
0771-119 119
www.vv.se



Banverket
781 85 Borlänge
0243-44 50 00
www.banverket.se